numer 3 (62) - marzec 2013

@i ztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



VETURILO - POPRZECZKĘ USTAWILIŚMY WYSOKO

PRAWIE TRZY RAZY WIĘCEJ STACJI • NOWE LOKALIZACJE • ŁATWIEJSZE UŻYTKOWANIE

Wspólny Bilet prawie w całej aglomeracji • Zagraniczna podróż tramwajem • Nowolazurowa otwarta

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

AKADEMIA PASAŻERA

KAMPANIE ZTM

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Z ŻYCIA KMKM

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

redaguje zespół prasowy
Redaktorzy prowadzący: Barbara Anna Janiszewska
Igor Krajnow (temat numeru)

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
iztm@ztm.waw.pl

Nakład: 6760
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa

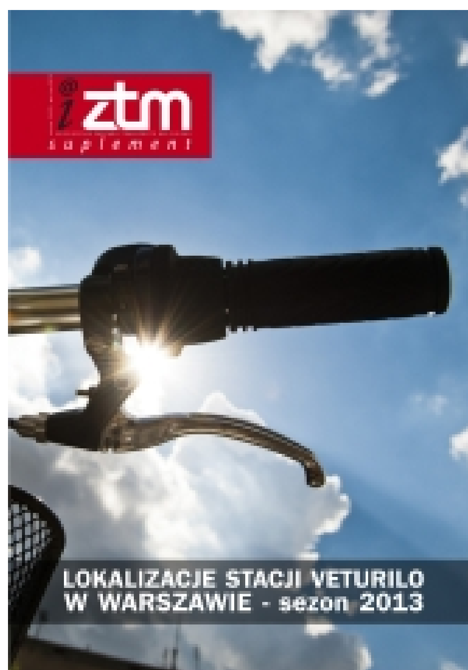
Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

ztm

DRODZY CZYTELNICY

Za oknem śnieg, ale w Zarządzie Transportu Miejskiego wre praca związana z uruchomieniem Veturilo w sezonie 2013. W ubiegłym roku – już po pierwszym miesiącu działania systemu wypożyczania warszawskiego roweru publicznego okazało się, że był to „strzał w dziesiątkę", że Veturilo jest bardzo potrzebne! A pasja i zaangażowanie osób pracujących nad realizacją tego projektu „przesłaniała wszystkie problemy i niedogodności". O tym, co było i co nas czeka mówi Łukasz Puchalski, odpowiedzialny za wprowadzenie Veturilo w stolicy. I to jest **temat numeru** w wydaniu marcowym iZTM. Czytelnicy magazynu, jako pierwsi poznają lokalizacje stacji, których będzie prawie trzy razy więcej i będą w całej Warszawie. Poznają również nowości, które ułatwią korzystanie z Veturilo.

Przygotowaliśmy dla Czytelników tego wydania suplement - mini atlas, w którym pokażemy lokalizacje wszystkich stacji Veturilo na mapkach (suplement prenumeratorzy otrzymają oddzielnie).

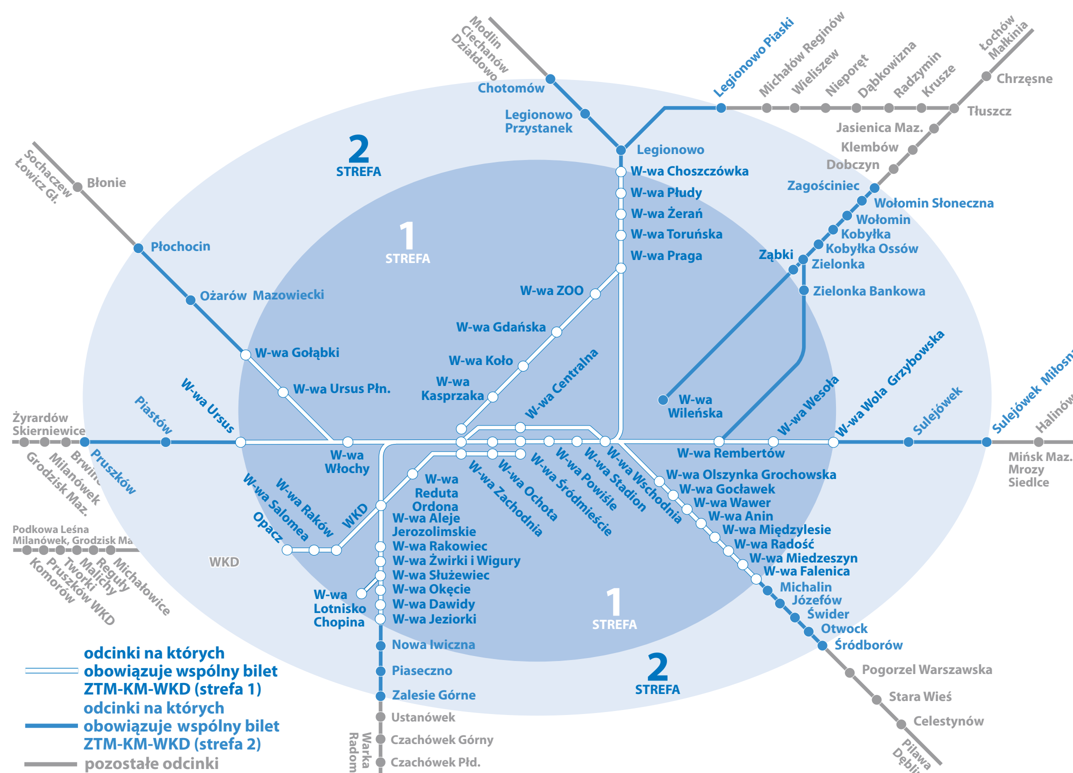


Jak zwykle, w **aktualnościach** przydatne informacje, a w **Akademii Pasażera** kolejne lekcje (ważne dla amatorów jazdy bez ważnego biletu). Zapraszamy na zagraniczną wycieczkę tramwajem i opisujemy historię komunikacji tramwajowej w Słupsku.

Zachęcamy do lektury!

WSPÓLNY BILET ZOSTAJE PRAWIE W CAŁEJ AGLOMERACJI

Pasażerowie z większości gmin objętych do tej pory Wspólnym Biletem ZTM-KM-WKD również po 1 kwietnia 2013 roku będą mogli korzystać z tego komunikacyjnego udogodnienia. Takiej możliwości nie będą mieli pasażerowie z gminy Jabłonna. W dalszym ciągu niepewny jest los Wspólnego Biletu na terenie powiatu wołomińskiego.



Po 1 kwietnia br. bilety ZTM – na obecnie obowiązujących zasadach, czyli od dobowego „wzwyż” – będą honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich dojeżdżających do Warszawy z:

- *Sulejówka Miłosny (gm. Sulejówek),*
- *Śródborowa (Otwock),*
- *Zalesia Górnego (gm. Piaseczno),*
- *Pruszkowa,*
- *Płochocina (gm. Ożarów Mazowiecki),*
- *Legionowa (przystanki: Legionowo i Legionowo Piaski). Ze wstępnych deklaracji władz Legionowa wynika, że Wspólny Bilet będzie obejmował także Legionowo Przystanek.*

W wyniku decyzji władz gminy Jabłonna bilety ZTM nie będą honorowane w pociągach KM na odcinku Chotomów – Legionowo .

W dalszym ciągu ważą się losy Wspólnego Biletu na terenie powiatu wołomińskiego.

Ze wstępnych deklaracji władz gminy Michałowice wynika, że **Wspólny Bilet zostanie także utrzymany w pociągach WKD na odcinku Warszawa Śródmieście – Opacz**.

Pasażerowie dojeżdżający do tej pory pociąGami KM z Chotomowa (gm. Jabłonna), którzy mają wykupione i ważne bilety długookresowe ZTM będą je mogli zwrócić w każdym Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM bez potrącania opłaty manipulacyjnej. Taki POP znajduje się m.in. na Dworcu Gdańskim.

W przypadku ewentualnego wycofania się ze współpracy samorządów z innych gmin, ich mieszkańcy będą mogli zwracać niewykorzystane bilety długookresowe na takich samych zasadach, jak mieszkańcy gminy Jabłonna.

WYRÓB KARTĘ NA MOKOTOWIE I URSYNOWIE

Dwa nowe Punkty Obsługi Pasażerów ZTM - Służew i Imielin, otwarte pod koniec ubiegłego roku, działają już w pełnym zakresie. Można w nich przekodować bilet i wyrobić spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, a za usługi zapłacić gotówką lub kartą płatniczą.

W punkcie na stacji Metra Służew znajdują się trzy, a na stacji Imielin – dwa stanowiska kasjerskie. Pasażerowie mogą w nich wyrobić spersonalizowaną kartę miejską, kupić i zwrócić bilety kartonikowe, uzyskać niezbędne informacje na temat taryfy przewozowej, zakodować bilet na karcie, złożyć skargę lub wniosek i odwołać się od wystawionego wezwania do zapłaty.

Nowe Punkty Obsługi Pasażerów na południowym odcinku I linii metra są czynne od poniedziałku do piątku, w godz. 7.00-20.00, a POP Służew również w sobotę, w godz. od 8.30 do 15.30.



NOWY ROZKŁAD METRA

11 lutego, po zakończeniu ferii zimowych, wszedł w życie nowy rozkład jazdy podziemnej kolei. Między godzinami szczytu, późnym wieczorem oraz w dni wolne od pracy pociągi kursują rzadziej.

W nowym rozkładzie jazdy została utrzymana częstotliwość kursowania pociągów w godzinach szczytu porannego (co 2 min 50 sek.) i popołudniowego (co 3 min). Bez zmian kursują również w weekendowe noce, czyli do ok. godz. 3.00, z częstotliwością co 15 minut. Niewielka zmiana częstotliwości kursowania dotyczy jedynie tych okresów, w których z metra korzysta mniejsza liczba pasażerów.

Częstotliwość kursowania między godzinami szczytu została zmniejszona z 3 min 50 sek. do 4 min 10 sek. W godzinach od 21.00 do 23.00 częstotliwość kursowania podziemnej kolei jest zmniejszana stopniowo - z 6 min 40 sek. do 9 min 50 sek.

W soboty, w godz. 10.00-17.00 pociągi kursują co 5 min 50 sek. a nie co 4 min 50 sek., jak przed feriami. Między godz. 17.00 a 20.00 częstotliwość została zmniejszona z 5 min 50 sek. do 7 min. Między godz. 20.00 a 23.00 częstotliwość jest zmniejszana stopniowo z 7 min 15 sek. do 9 min. Rzadziej jeździmy również w niedziele i święta.



Częstotliwość w te dni, w godz. 6.30 – 19.00, została zmniejszona z 5 min 50 sek. do 6 min 45 sek. W godz. 19.00 – 23.00 częstotliwość jest zmniejszana stopniowo z ok. 7 min do ok. 9 min 50 sek.

NOWOLAZUROWA OTWARTA

Od 1 marca br. – po oddaniu do użytku pierwszego odcinka ulicy Nowolazurowej – autobusy linii 187 i 394 kursują zmienionymi trasami. Trasa linii 194 nie zmieniła się.

Autobusy linii 187 zostały skierowane na trasę: **STEGNY - ... - Ryżowa – Nowolazurowa – Traktorzystów – Jagiełły - ... - URSUS-NIEDŹWIADEK**. Ułatwi to podróżowanie mieszkańcom osiedli znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Nowolazurowej.

Autobusy linii 187 dodatkowo zatrzymują się na przystankach:

- **ZAPUSTNA 04** – przystanek na żądanie – zlokalizowany na ulicy Nowolazurowej, bezpośrednio za skrzyżowaniem ulic Ryżowa i Nowolazurowa w kierunku ulicy Traktorzystów,
- **BATALIONU WŁOCHY 01 i 02** – przystanki stałe – zlokalizowane na ulicy Nowolazurowej, w rejonie skrzyżowania z ulicą Batalionu Włochy,
- **POCZTY GDAŃSKIEJ 01 i 02** – przystanki na żądanie – zlokalizowane na ulicy Nowolazurowej, w rejonie skrzyżowania z ulicą Poczty Gdańskiej,
- **URSUS-RATUSZ 05** – przystanek na żądanie – zlokalizowany na ulicy Nowolazurowej, w rejonie skrzyżowania z ulicą Traktorzystów w kierunku ulicy Ryżowej.



Autobusy linii 394 kursują trasą: **URSUS-RATUSZ – pl. Czerwca 1976 r. – Traktorzystów – Lalki – Kościuszki – Bohaterów Warszawy – Sławka – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Prystora – SKŁADKOWSKIEGO** (powrót: Skoroszewska – Dzieci Warszawy).

Autobusy tej linii dodatkowo zatrzymują się na przystanku **CHEŁMOŃSKIEGO 01** (przystanek na żądanie), zlokalizowanym na ulicy Skoroszewskiej, w rejonie skrzyżowania z ulicą Chełmońskiego w kierunku ulicy Dzieci Warszawy.

AUTOBUSY LINII 174 I 210 NA TRASACH OBJAZDOWYCH

Autobusy linii 174 i 210, od 27 lutego br., kursują trasami objazdowymi. Zmiany są spowodowane wyłączeniem z ruchu ulicy Domaniewskiej, związanym z kolejnym etapem budowy al. KEN.

Autobusy linii 174 i 210 zostały skierowane na następujące trasy objazdowe:

- **174** – w obu kierunkach – **BOKSERSKA – ... – Modzelewskiego – Domaniewska – Samochodowa – Woronicza – al. Niepodległości – ... – ZACHĘTA**;
- **210** – w obu kierunkach – **URSYNÓW PŁN. – ... – al. Lotników – Modzelewskiego – al. Wilanowska – al. Niepodległości – Woronicza ... – EMILII PLATER.**

Dla linii **174** uruchomiono dodatkowy przystanek **SAMOCHODOWA 53**, zlokalizowany przy ulicy Samochodowej, za skrzyżowaniem z ulicą Woronicza w kierunku ulicy Domaniewskiej. Przywrócono przystanek **METRO WILANOWSKA 03** i zawieszono funkcjonowanie przystanków: **KRÓLIKARNIA 08, OS. DOMANIEWSKA 03** i **04** oraz **MODZELEWSKIEGO 02**.

Zmiany będą obowiązywały do odwołania.

176 Z PRZESIADKĄ NA POCIĄG

Siedem minut autobusem, sześć minut na przesiadkę, 15 minut pociągiem – czyli łącznie mniej niż pół godziny. W jaki sposób szybko dotrzeć z Choszczówki i Białołęki Dworskiej do metra? Wystarczy korzystać z linii autobusowej 176 z przesiadką do pociągu.



Zarząd Transportu Miejskiego zsynchronizował rozkład jazdy linii 176 (CHOSZCZÓWKA – PL. HALLERA) z rozkładami jazdy pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej (linie S3 i S9) i Kolei Mazowieckich, zatrzymujących się na przystanku kolejowym Warszawa Płudy.

Dzięki temu mieszkańcy Choszczówki i Białołęki Dworskiej, pracujący lub uczący się w centrum stolicy, mogą w pół godziny dostać się do stacji metra Dworzec Gdański.

Przykładowy autobus linii 176 wyrusza w dzień powszedni z Choszczówki o 7.44. Siedem minut później zatrzymuje się na przystanku PKP Płudy. Pociąg SKM odjeżdża z przystanku kolejowego Warszawa Płudy o 7.57, a na stację kolejową Warszawa Gdańska dociera 12 minut po ósmej. Tam pasażerowie mają do wyboru szybką komunikację szynową – metro oraz tramwaje kursujące ulicami gen. Andersa i Słomińskiego.

Kursy linii 176 – zsynchronizowane z kolejowymi rozkładami jazdy – zostały specjalnie oznaczone w rozkładach jazdy dostępnych na przystankach i na stronie internetowej. Kursy z możliwością dogodnej przesiadki na przystanku kolejowym Warszawa Płudy do pociągów SKM zostały oznaczone literą „s", a do pociągów Kolei Mazowieckich literą „m".

O PRZESIADKACH PO POLSKU I ANGIELSKU

„Następny przystanek Warszawa Śródmieście. Możliwość przesiadki na inne pociągi i metro. Next stop Warszawa Śródmieście – Warsaw City Centre. Possible change to other trains and to the metro line" – od początku marca br. takie zapowiedzi słychać w pociągach SKM na wybranych przystankach kolejowych. Dzięki temu, obcokrajowcy oraz goście spoza Warszawy łatwiej zaplanują podróż.

W pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej, na liniach S2 (Sulejówek Miłosna – Warszawa Lotnisko Chopina) i S3 (Legionowo – Warszawa Lotnisko Chopina) został zainstalowany nowy system zapowiedzi głosowych, ułatwiający planowanie podróży. Przed ważnymi przystankami i stacjami kolejowymi (Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście, Warszawa Wschodnia, Warszawa Stadion) wygłaszane są w języku polskim i angielskim zapowiedzi głosowe informujące o kolejnym przystanku i możliwych przesiadkach.

Przykładowo, pasażerowie pociągu SKM linii S2, przed stacją Warszawa Śródmieście dowiedzą się, że wysiadając na tym przystanku będą mogli przesiąść się do innych pociągów podmiejskich oraz metra.

Z myślą o kibicach przyjeżdżających do Warszawy na mecze rozgrywane na Stadionie Narodowym, przygotowano zapowiedzi informujące, że aby dostać się na stadion należy wysiąść na przystanku Warszawa Stadion.

Wprowadzenie podobnego systemu zapowiedzi głosowych w języku polskim i angielskim planowane jest także w metrze. Przed stacjami Centrum i Dworzec Gdański będą wygłaszane komunikaty o możliwości przesiadki do pociągów podmiejskich i dalekobieżnych (Centrum) oraz do pociągów podmiejskich (Dworzec Gdański).

System dwujęzycznych zapowiedzi głosowych, prawie od roku, funkcjonuje w wybranych autobusach i tramwajach. Objęte są nim przystanki: Dworzec Centralny, Dworzec Wschodni, Stare Miasto, Plac Zamkowy oraz Lotnisko Chopina.

LINIA BARTKA NA TRASIE



Trzynastoletni zwycięzca licytacji trasy marzeń w XXI finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy z pewnością długo nie zapomni tej wizyty w stolicy. W sobotę, 23 lutego 2013 roku, zabrał rodziców na przejażdżkę Linią Bartka z numerem 699.

Kilka minut przed 12.00 na pętlę przy Dworcu Wschodnim, od strony ul. Kijowskiej podjechał przegubowy Ikarus 28.37. Za kierownicą siedział członek Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, Piotr Stanek. Chwilę później przywitaliśmy **Bartka Prażmowskiego** z rodzicami. Jeszcze tylko wywiad dla telewizji i ruszyliśmy w trasę.

Trasa linii **699** (numer też wymyślił Bartek) zaczynała się i kończyła przy Dworcu Wschodnim. Zapytaliśmy, dlaczego akurat w tym miejscu? *Przyjechałem z rodzicami do Warszawy pociągiem i chciałem, aby było najbliżej* – odpowiedział. Bartek zaproponował jeszcze dwie trasy (niestety zbyt długie: ponad 80 i 150 km), które też zaczynały się przy dworcu.

Cała ta podróż komunikacyjna była okazją do rozmowy z Bartkiem, który jest uczniem VI klasy. Uczy się nieźle, co potwierdziła mama. Najbardziej lubi matematykę. Chodzi również na lekcje angielskiego i francuskiego. W tym pierwszym już swobodnie porozumiewa się - co ważne, ponieważ komunikację poznaje jeżdżąc z rodzicami po Europie. Fanem komunikacji jest od 5 lat. Poza tym, hoduje rybki i lubi gry komputerowe.

Mimo młodego wieku wie bardzo wiele o komunikacji i potrafi bronić swojej opinii o niej. Na przykład zna metro w Warszawie, Paryżu i Londynie. To ostatnie uważa za najlepsze, *ponieważ jedna z linii wozi pasażerów aż 58 km od centrum Londynu!*





Podobnie mówił o komunikacji w Polsce – zna tę w Krakowie, Gdańsku i Poznaniu. Najbardziej podoba mu się w Krakowie, gdzie jeżdżą składy trzywagonowe. Opowiedział o autobusach w Zgierzu, choć na początku znowu nieco nas zadziwił. Zapytany o komunikację autobusową w swoim mieście poprosił o doprecyzowanie, czy chcemy się dowiedzieć więcej: *o liniach czy pojazdach.*

Bartek też poznał kilka ciekawostek o stołecznej komunikacji – o buspasach, tramwaju duo, zielonych torowiskach, kosmicznych wiatach przystankowych. A jako, że sobota była dniem przewodników poznał również historie mijanych miejsc.

Wróciliśmy w rozmowie do początku, czyli licytacji. Bartek powiedział, że przeglądał aukcje, ponieważ miał nadzieję znaleźć cos ciekawego. *W licytacji brałem udział pierwszy raz. Poza tym pieniądze zostały przeznaczone na szczytny cel.* Zaczął od 300 zł, 11 przeciwników pokonał kwotą 999,99 zł.

Jak widzi swoją przyszłość? *Chcę być motorniczym, bo tramwajem łatwiej kierować. Po skończeniu gimnazjum poszukam szkoły, w której będę mógł przygotować się do zawodu motorniczego tramwaju lub kierowcy autobusu.*

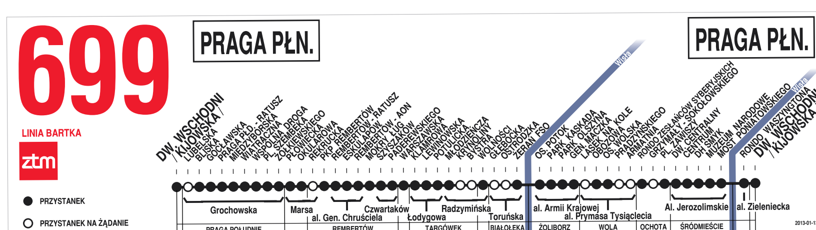








Finałem podróży linią 699 był moment przekazania Bartkowi tablic z oznakowaniem autobusu oraz firmowych upominków. I życzeń, aby w przyszłości spełnił swoje marzenia i bezpiecznie woził ludzi.



Trasą marzeń zwycięzca licytacji WOŚP mógł pojechać dzięki współpracy Zarządu Transportu Miejskiego z Miejskimi Zakładami Autobusowymi.

WCZEŚNIEJ WRZUCAŁEM PIENIĄDZE DO PUSZKI

Tabor spisywał się bardzo dobrze, a warunki pracy maszynisty są komfortowe – podsumował podróż w kabinie maszynisty pociągu SKM Marcin Mochocki, zwycięzca licytacji WOŚP.

W ramach tegorocznego finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, Szybka Kolej Miejska – we współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego – wystawiła na licytację przejazd w kabinie maszynisty. Licytację (za 600 zł) wygrał **Marcin Mochocki**.

3 lutego br. towarzyszył maszyniście w przejeździe pociągiem 35WE. *Było znakomicie* – wspomina pan Marcin. *Tabor spisywał się bardzo dobrze, a warunki prcy maszynisty są komfortowe. Co ciekawe, mimo niedzieli, z połączeń korzystało wielu pasażerów, co pokazuje, że SKM dobrze wpisuje się w system komunikacyjny aglomeracji warszawskiej.*

Marcin Mochocki koleją interesuje się od dziecka. Jego obecna praca zawodowa również związana jest z koleją. *Mogę powiedzieć, że jestem fanem infrastruktury transportowej i miałem szczęście, że mogłem połączyć swoje zainteresowania z życiem zawodowym. Aukcję wybrałem dlatego, że zawsze chciałem przejechać się w kabinie maszynisty, ale nigdy nie miałem okazji. Wcześniej po prostu wrzucałem pieniądze do puszki* – wyjaśnia pan Marcin.



POPRZECZKĘ USTAWILIŚMY WYSOKO



Rozmowa z Łukaszem Puchalskim, kierownikiem Działu Zarządzania Węzłami Komunikacyjnymi oraz pełnomocnikiem prezydent Warszawy ds. komunikacji rowerowej, który jest odpowiedzialny za wprowadzenie systemu warszawskiego roweru publicznego Veturilo w stolicy. Na zdjęciu z Ralfem Kalupnerem, założycielem firmy Nextbike.

Pewnie nie możesz się już doczekać rozpoczęcia – jak mawiają miłośnicy seriali – „drugiego sezonu" Veturilo...

Bardziej nie mogę się doczekać jego zakończenia. Zakończenia są o wiele ciekawsze niż początki. Pozwalają przeanalizować wszystkie osiągnięcia pod kątem założonych celów i odpowiedzieć sobie na pytanie: czy się udało? Koniec sezonu będzie też czasem na złapanie oddechu.

Pozostając w tematyce serialowej – w drugim sezonie widzowie zawsze oczekują nowości. Jakie nowości czekają na miłośników Veturilo?

Przede wszystkim nowe lokalizacje. System „rozszerzy się" na Śródmieście południowe, część Ochoty, Pragę Północ, Pragę Południe (Saska Kępa), a także: Białołękę, Żoliborz i Targówek. Powstaną też trzy kolejne stacje finansowane przez inwestorów prywatnych: przy Galerii Mokotów i kompleksie biurowym Poleczki Business Park. Drugą nowością są zmiany w sposobie mocowania rowerów do stacji – wraz z rozpoczęciem sezonu pojawią się elektrozamki.

Jaki jest cel na ten rok? Ile będzie wszystkich działających stacji i ile rowerów do wypożyczenia?

Poprzeczkę ustawiliśmy sobie wysoko – minimum 160 stacji i 2,5 tys. rowerów.

W system udało się „wkręcić" kolejne dzielnice, m.in. Białołękę, Żoliborz i Targówek. Według jakiego „klucza" były dobierane?

To, jakie dzielnice dołączą do systemu wynikało głównie z ich inicjatywy. Jesienią ubiegłego roku ZTM przesłał do wszystkich dzielnic pisma opisujące sposób włączenia do systemu oraz zasady dotyczące finansowania samych

stacji. Te dzielnice, które były zainteresowane zostały uwzględnione w planach na rok bieżący.

A lokalizacje stacji w tych dzielnicach?

Lokalizacje to wynik bliskiej współpracy ZTM, który zna specyfikę i zasady funkcjonowania systemu z dzielnicami, które występują w roli gospodarzy i określiły miejsca, w których ich zdaniem rowery są najbardziej potrzebne mieszkańcom i będą się cieszyć największym zainteresowaniem.

Co z pozostałymi dzielnicami? Kiedy ich mieszkańcy też będą mogli trochę „pokręcić"?

System ma swoją specyfikę. Nie w każdej dzielnicy można go wprowadzić. Veturilo najlepiej sprawdza się tam, gdzie jest gęsta zabudowa i duże węzły komunikacyjne. Wynika to z przeprowadzonych przez nas badań i analiz popularności poszczególnych stacji. Veturilo to uzupełnienie systemu transportu publicznego i służy głównie do tzw. „podróży pierwszego i ostatniego kilometra". W dzielnicach takich jak Wawer, Wesoła czy Rembertów są inne sposoby zachęcania do ruchu rowerowego, np. parkingi typu Bike&Ride, które są tańszym rozwiązaniem, a w przypadku tych dzielnic prawdopodobnie również skuteczniejszym.

Podobno na Veturilo „ostrzą sobie zęby" niektórzy podwarszawscy samorządowcy…

To prawda. Wstępnie zainteresowanych było kilka gmin podwarszawskich. Ostatecznie jednak wniosek złożył i środki na ten cel w swoim budżecie zarezerwował tylko Konstancin – Jeziorna. Sprawa jest w toku.

A jak układa się współpraca z firmami komercyjnymi? Warto iść tą drogą i uruchamiać stacje, np. przy obiektach handlowych?

Oczywiście warto. To, że podmioty prywatne chcą uruchamiać stacje rowerowe bardzo nas cieszy. Zaangażowanie kapitału prywatnego pozwala objąć systemem kolejne obszary i zwiększyć liczbę dostępnych rowerów. To także odciążenie finansowe dla miasta, przy realizacji tego projektu. Co więcej, przychody z wypożyczeń tych rowerów trafiają do kasy miasta, poprawiając rentowność całego przedsięwzięcia. A to, żeby tych przychodów było jak najwięcej leży w interesie rowerzystów. Bowiem od tego roku przychody z wypożyczeń rowerów będą przeznaczane na rozbudowę infrastruktury rowerowej w stolicy. Poza tym, obiekty takie jak duże centra handlowe są dziś nie tylko miejscem, w którym robi się zakupy. To także miejsca



spotkań. Dzięki inwestycjom w Veturilo, galerie handlowe mogą więc ugruntować swój pozytywny wizerunek, a dodatkowo również pozyskać nowych klientów, którzy dzięki lokalizacji stacji będą częściej wybierali te miejsca, np. na spotkania z przyjaciółmi. Powstanie stacji przy budynkach biurowych jest z kolei wynikiem zainteresowania samych pracowników, którzy zamiast tracić czas i paliwo w korkach, a potem szukać wolnego miejsca parkingowego, chcą przyjeżdżać do pracy rowerem.

Wspomniałeś o nowym sposobie przypinania rowerów – elektrozamkach. Jakbyś w skrócie opisał ich działanie? Czy to pomoże zmniejszyć liczbę nieuczciwych wypożyczających?

Liczba nieuczciwych wypożyczających nie była na szczęście duża, za co jesteśmy bardzo wdzięczni użytkownikom. Wprowadzając ten sposób przypinania rowerów chodziło nam nie tyle o ograniczenie tego zjawiska, co o ułatwienie korzystania z systemu. Elektrozamki usprawnią wypożyczenie i zwrot roweru. To nic innego, jak elektryczna blokada, która będzie otwierana lub zamykana przez system. Nie będzie potrzeby pamiętania kodu zamka szyfrowego oraz jego mechanicznego otwierania i zamykania. Linki z zamkiem oczywiście zostaną, natomiast będzie to jedynie dodatkowe zabezpieczenie, z którego będzie można skorzystać gdybyśmy chcieli zwrócić rower w przepełnionej stacji lub pozostawić go w innym miejscu w trakcie wypożyczenia.

Dlaczego elektrozamki udało się uruchomić dopiero teraz?

Ze względu na potrzebę zintegrowania systemu Veturilo z Bemowo Bike. Ten drugi nie posiada elektrozamków, a wykonawca nie był w stanie w tak krótkim czasie i w inny sposób zintegrować obu tych systemów.

A wracając do początków – pamiętasz jeszcze, co znaczy sama nazwa Veturilo?

No jasne! Veturilo w języku esperanto oznacza m.in. pojazd, środek transportu. Bardzo cieszę się, że nazwa tak szybko się przyjęła i nadała temu projektowi lokalny, warszawski charakter.

Powiedz - tak z ręką na sercu! Od samego początku wiedziałeś, że się uda i, że Veturilo jest „skazane na sukces"?

Wiedziałem, że taki system jak Veturilo jest bardzo potrzebny mieszkańcom Warszawy. Nie pomyliłem się! Niespełna dwa tygodnie od startu systemu zarejestrowało się w nim tysiąc osób. Po pierwszym miesiącu liczba wypożyczeń przekroczyła już 100 tysięcy!

Nie miałeś nigdy żadnych wątpliwości?

Oczywiście, że były chwile zwątpienia. Ale związane były głównie z tym, czy zdążymy uruchomić system na czas oraz czy wszystko będzie działało jak należy. Co do zasadności uruchomienia samego systemu – nigdy nie miałem wątpliwości. Teraz z kolei czasem mam obawy, czy infrastruktura rowerowa, która w Warszawie pozostawia wiele do życzenia, nadąży za potrzebami takiej rzeszy użytkowników.



Co było największym problemem, wyzwaniem w trakcie przygotowań do rozkręcenia Veturilo?

Pasja i zaangażowanie, z jakim podeszliśmy do realizacji tego projektu, przysłaniała wszystkie problemy i niedogodności.

W „sezonie pierwszym" użytkownicy Veturilo przejechali ponad 725 tys. kilometrów i spalili przy tym ponad 21 tys. kalorii. Jak będzie w tym roku?

Stosownie do wzrostu liczebnego rowerów i stacji. Myślę, że ten wynik uda nam się co najmniej podwoić. Na poważnie – nie statystyki są tu najważniejsze. Jedynym naszym celem jest zadowolenie użytkowników i to, aby było ich jak najwięcej.

Zmieniając nieco temat. Na ile rower będzie w stanie zmienić komunikacyjne nawyki mieszkańców stolicy? Wraz z rozwojem systemu kierowcy będą pozostawiali swoje auta a pasażerowie komunikacji porzucą tramwaje, autobusy i metra na rzecz „dwóch kółek"?

Czas pokaże, ale już po pierwszym, niepełnym sezonie widać, że na rower wsiedli ludzie, którzy do tej pory korzystali wyłącznie z samochodów. Naiwnością byłoby wierzyć, że zdecydowana większość porzuci samochód dla roweru, ale można założyć, że korzystając z samochodu będą zauważać i szanować rowerzystów na drodze. Docelowo zakładamy, że Veturilo w 2013 roku będzie szóstym-siódmym systemem miejskich wypożyczalni rowerowych w Europie, jeśli chodzi o liczbę stacji i rowerów. Tak więc potencjał, by Veturilo było znaczącym uzupełnieniem publicznego systemu transportu zbiorowego, jest niezły.

A czy ci, którzy przesiądą się będą mieli po czym jeździć? Przybędzie w Warszawie w tym roku trochę ścieżek rowerowych?

Trochę przybędzie. Będziemy wspierać jednostki, które do tej pory budowały drogi rowerowe. Zamierzamy aktywnie działać przy wytyczaniu pasów rowerowych na jezdniach i uspokajaniu ruchu na ulicach lokalnych. Pierwsze efekty tych prac powinny być widoczne już w wakacje. Wtedy na ulicach, między innymi Spacerowej i Goworka, Gandhi, Książęcej pojawią się pasy rowerowe. Chcemy też w tym roku wprowadzić strefę „tempo 30" na Muranowie. W trakcie realizacji jest Nadwiślański Szlak Rowerowy, budowana będzie droga rowerowa wzdłuż ulicy Waryńskiego, Nowolazurowej, zakończona powinna być inwestycja przy ulicy Jagiellońskiej. W ramach wprowadzenia czasowej organizacji ruchu wiosną wytyczone zostaną pasy rowerowe przy ulicy Tamka.

PRAWIE TRZY RAZY WIĘCEJ STACJI

System Veturilo powiększy się w tym roku prawie trzykrotnie. Oprócz ponad 50 stacji uruchomionych w ubiegłym roku, do użytku zostanie oddane ok. 100 nowych! Powstaną kolejne wypożyczalnie w Śródmieściu, na Bielanach i Ursynowie a także na Pradze Północ, Pradze Południe, Ochocie, Woli, Mokotowie, Żoliborzu, Targówku i Białołęce. Czytelnicy iZTM jako pierwsi poznają lokalizacje nowych stacji Veturilo.

Uruchomienie systemu Veturilo spotkało się z bardzo ciepłym przyjęciem. Początkowo stacje powstały tylko w Śródmieściu, na Ursynowie i Bielanach. Swój oddzielny, ale kompatybilny z Veturilo, system uruchomiło też Bemowo (Bemowo Bike). Potem uruchomione zostały wypożyczalnie w Wilanowie. Zainteresowanie było ogromne. Nic dziwnego, że „wkręcić" w Veturilo chciały się także inne warszawskie dzielnice. Co ciekawe, przedsięwzięcie zainteresowało również podmioty komercyjne. Pierwszą prywatną stację uruchomiło Centrum Handlowe Arkadia. W tym roku powstaną trzy kolejne stacje sfinansowane przez firmy – dwie przy Galerii Mokotów oraz jedna przy kompleksie biurowym Poleczki Business Park.

Jako pierwsze będą działały stacje uruchomione w ubiegłym roku oraz nowe - w Śródmieściu, na Pradze Północ, Pradze Południe, Ochocie, Woli, Mokotowie oraz na Bielanach i Ursynowie. W tym samym czasie powstaną również wypożyczalnie przy Galerii Mokotów i przy Poleczki. W połowie kwietnia uruchomione zostaną stacje na Targówku, Żoliborzu i Białołęce.

To nie wszystko – dodatkowo może być uruchomione nawet kilkanaście stacji komercyjnych. O tym, gdzie i kiedy powstaną poinformujemy po podpisaniu umowy. Najprawdopodobniej rowery Veturilo będzie można wypożyczyć także w Konstancinie-Jeziornie.

STACJE VETURILO, Z KTÓRYCH BĘDZIE MOŻNA KORZYSTAĆ W 2013 ROKU

Dzielnica	Nr	Stacja	Status
BIAŁOŁĘKA	1	Hanki Ordonówny	NOWE STACJE
	2	Myśliborska – Trasa Mostu Marii Skłodowskiej-Curie	
	3	Produkcyjna – Modlińska	
	4	Skarbka z Gór	
BIELANY	5	Metro Stare Bielany	DOTYCHCZASOWE STACJE
	6	Metro Słodowiec	
	7	UKSW I	
	8	UKSW II	
	9	AWF I	
	10	AWF II	
	11	Urząd Dzielnicy Bielany	
	12	Broniewskiego – Perzyńskiego	
	13	Conrada 6	
	14	Metro Młociny	NOWE STACJE
	15	Marymoncka – Dewajtis	

STACJE VETURILO, Z KTÓRYCH BĘDZIE MOŻNA KORZYSTAĆ W 2013 ROKU			
MOKOTÓW	16	al. Niepodległości – Batorego	NOWE STACJE
	17	Galeria Mokotów I	
	18	Galeria Mokotów II	
	19	Metro Wilanowska	
	20	Modzelewskiego – al. Lotników	
	21	plac Unii Lubelskiej – Puławska	
	22	Poleczki Business Park	
	23	Wałbrzyska – al. KEN – Metro Służew	
OCHOTA	24	Al. Jerozolimskie – plac Zawiszy	NOWE STACJE
	25	Hala Kopińska	
	26	Pasteura	
	27	Stefana Banacha – UW	
	28	Lindleya – Al. Jerozolimskie	
	29	Oczki – Warszawski Uniwersytet Medyczny	
	30	Raszyńska - pomnik Lotnika	
	31	Grójecka – plac Narutowicza	
	32	Lindleya - Szpital kliniczny Dzieciątka Jezus	
	33	Grójecka - Bitwy Warszawskiej 1920 r.	
PRAGA POŁUDNIE	34	Dworzec Wschodni – Lubelska	NOWE STACJE
	35	Francuska – Walecznych	
	36	Walecznych – Peszteńska	
PRAGA PÓŁNOC	37	al. Zieleniecka – Teatr Powszechny	NOWE STACJE
	38	al. Solidarności - LO Władysława IV	
	39	Fabryka Wódek „Koneser”	
	40	Kijowska – Dworzec Wschodni	
	41	Park Praski – bar „Rusałka”	
	42	plac Hallera - Dąbrowszczaków	
	43	Ratuszowa – ZOO – wejście południowe	
	44	rondo Starzyńskiego	
	45	rondo Waszyngtona – Stadion Narodowy	
	46	11 listopada	
	47	Urząd Dzielnicy Praga Północ	
	48	Wybrzeże Helskie – ZOO – wejście północne	
ŚRÓDMIEŚCIE	49	al. Jana Pawła II - al. Solidarności	DOTYCHCZASOWE STACJE
	50	al. Jana Pawła II - Anielewicza	
	51	al. Jana Pawła II - Grzybowska	
	52	al. Jana Pawła II - plac Mirowski	
	53	al. Jana Pawła II - Stawki	
	54	Al. Jerozolimskie – rejon Rotundy	

STACJE VETURILO, Z KTÓRYCH BĘDZIE MOŻNA KORZYSTAĆ W 2013 ROKU

Dzielnica	Nr	Stacja	Status
SRÓDMIEŚCIE	55	al. Solidarności - kino Muranów	DOTYCHCZASOWE STACJE
	56	Andersa - Muranowska	
	57	Anielewicza - Andersa	
	58	rondo Radosława	
	59	Bracka - Krucza	
	60	Centrum Nauki Kopernik	
	61	Dobra - Gęsta (BUW)	
	62	Dworzec Warszawa Powiśle - al. 3-go Maja	
	63	Gałczyńskiego - Foksal	
	64	Kościelna (Nowe Miasto)	
	65	Krakowskie Przedmieście - Traugutta	
	66	Królewska - plac Małachowskiego	
	67	rondo de Gaulle'a	
	68	Marszałkowska - Królewska	
	69	plac Bankowy – „Błękitny Wieżowiec"	
	70	plac Krasińskich	
	71	Topiel - Tamka	
	72	Metro Dworzec Gdański	
	73	Marszałkowska - Elektoralna	
	74	plac Bankowy – Urząd m. st. Warszawy	
	75	plac Bankowy – Arsenał	
	76	Oboźna - Kopernika	
	77	Solec - al. 3-go Maja	
	78	Miodowa nad trasą W-Z	
	79	Krucza - Wspólna	
	80	Marszałkowska – rejon Złotej	NOWE STACJE
	81	al. Armii Ludowej – budynek Focus	
	82	Al. Jerozolimskie - Metro Centrum	
	83	Al. Jerozolimskie - Emilii Plater	
	84	Książęca – Rozbrat	
	85	Lipowa – Dobra	
	86	Marszałkowska - Metro Świętokrzyska	
	87	Metro Politechnika – rondo Jazdy Polskiej	
	88	Mokotowska - Piękna - Nowy Świat	
	89	Myśliwiecka – liceum Batorego	
	90	plac Grzybowski – Próżna	
	91	plac Konstytucji	
	92	plac Politechniki – Nowowiejska	
	93	plac Trzech Krzyży	

STACJE VETURILO, Z KTÓRYCH BĘDZIE MOŻNA KORZYSTAĆ W 2013 ROKU

ŚRÓDMIEŚCIE	94	plac Zbawiciela - Nowowiejska - Mokotowska	NOWE STACJE
	95	Poznańska - Zespól Szkół Gastronomicznych	
	96	plac na Rozdrożu	
	97	Wiejska - Matejki	
	98	Górskiego - Szpitalna	
	99	Marszałkowska przy Al. Jerozolimskich	
	100	Waryńskiego - Nowowiejska - Metro Politechnika	
	101	Wybrzeże Gdańskie - Sanguszki	
	102	Emilii Plater - Al. Jerozolimskie	
	103	Emilii Plater - Świętokrzyska	
	104	Noakowskiego -. Koszykowa	
	105	Trębacka - Krakowskie Przedmieście	
	106	Uniwersytet Muzyczny Fryderyka Chopina	
	107	Warecka - Nowy Świat	
TARGÓWEK	108	Bartnicza – Wysockiego	NOWE STACJE
	109	DK Zacisze – Blokowa	
	110	Piotra Skargi	
	111	Rembielińska – Kondratowicza	
	112	rondo Żaba	
	113	Teatr Rampa – Kołowa	
	114	Urząd Dzielnicy Targówek	
URSYNÓW	115	Metro Ursynów I – al. KEN	DOTYCHCZASOWE STACJE
	116	Metro Ursynów II – al. KEN	
	117	Metro Stokłosy – al. KEN	
	118	SGGW I - Rodowicza	
	119	SGGW II – Rodowicza - Ciszewskiego	
	120	Dereniowa - Płaskowickiej	
	121	Metro Imielin - Urząd Dzielnicy Ursynów	
	122	Pileckiego - Alternatywy	
	123	Pileckiego - Ciszewskiego	
	124	Pileckiego - Puławska	
	125	Romera - Pięciolinii	
	126	Rosoła - Gandhi	
	127	Rosoła - Wesoła	
	128	Metro Natolin	NOWE STACJE
	129	Wąwozowa - al. KEN - Metro Kabaty	
WILA-NÓW	130	ks. prymasa Augusta Hlonda	DOTYCHCZASOWE STACJE
	131	Przyczółkowa	

		STACJE VETURILO, Z KTÓRYCH BĘDZIE MOŻNA KORZYSTAĆ W 2013 ROKU	
WOLA	132	Sienna	NOWE STACJE
	133	Urząd Dzielnicy Wola	
	134	Żelazna - Chłodna	
	135	Żelazna - Grzybowska	
ŻOLIBORZ	136	Broniewskiego - Włościańska	NOWE STACJE
	137	plac Grunwaldzki	
	138	plac Inwalidów	
	139	plac Wilsona	
	140	Potocka	
	141	Juliusza Słowackiego – Metro Marymont	
		Przypominamy, gdzie rozmieszczone są stacje systemu BEMOWO BIKE	
BEMOWO	142	Amfiteatr	DOTYCHCZASOWE STACJE
	143	Fort Bema	
	144	Hala Wola	
	145	pętla Nowe Bemowo	
	146	pętla Os. Górczewska	
	147	pętla Stare Bemowo	
	148	Połczyńska	
	149	Radiowa	
	150	Urząd Dzielnicy Bemowo	
	151	Rozłogi	
	152	Wrocławska	



PRZYPROWADZASZ ROWER, KLIK I… GOTOWE

Lokalizacje stacji rowerowych w kolejnych dzielnicach oraz przy obiektach komercyjnych to nie jedyna nowość, jaka czeka na użytkowników Veturilo w tym roku. Drugą jest nowy system wypożyczania i zwrotów rowerów. Jednoślady będą przypinane za pomocą elektrozamków.

Elektrozamek to nic innego, jak elektryczna blokada, która będzie otwierana lub zamykana przez system. Uniemożliwi to odpięcie roweru bez wcześniejszego zarejestrowania jego wypożyczenia w terminalu. Elektrozamki są zamontowane przy każdym słupku, na każdej stacji Veturilo. Zaś każdy rower jest wyposażony, w znajdujący się na przednim „widelcu" element, na którym ta blokada zamyka się.

Rower zostanie automatycznie zwolniony z elektrozamka po podaniu numeru telefonu, kodu PIN (lub po przyłożeniu zarejestrowanej wcześniej Warszawskiej Karty Miejskiej) oraz numeru roweru. W przypadku zwrotu nie będzie trzeba nawet podchodzić do terminala. Wystarczy, że ustawimy rower tak, by elektrozamek zamknął się na elemencie mocującym przy rowerze. Zamknięcie blokady zostanie potwierdzone sygnałem dźwiękowym. System sam odnotuje zwrot pojazdu. Dla pewności, że proces zwrotu roweru przebiegł bez problemów zalecane będzie potwierdzenie tego na terminalu. Jednak nie będzie to konieczne.

Rowery w dalszym ciągu będą wyposażone w linki z zamkiem szyfrowym (czterocyfrowy kod zostanie wyświetlony na ekranie terminala w czasie wypożyczenia). Będzie można z nich korzystać, np. w czasie postoju poza stacją, kiedy osoba wypożyczająca będzie chciała wstąpić do sklepu czy kawiarni.

Przy pomocy linki będzie można również zwracać rowery. Ale tylko w dwóch przypadkach! W pierwszym – kiedy terminal będzie nieczynny (brak prądu, uszkodzenie itp.). W drugim – kiedy stacja będzie pełna i wszystkie stojaki z elektrozamkami będą zajęte. Warszawa nie chce w takim przypadku iść śladem Londynu, w którym w takiej sytuacji trzeba jeździć w poszukiwaniu wolnej stacji.

W obu przypadkach będzie można rower przypiąć przy pomocy linki do stojaka lub innego roweru. Jednak w takiej sytuacji fakt zwrotu będzie trzeba zgłosić telefonicznej Infolinii. Zwrot przy pomocy linki będzie niemożliwy, kiedy na stacji będą wolne stojaki.



O VETURILO BĘDZIE GŁOŚNO

Start drugiego sezonu Veturilo oraz nowości, które w tym roku będą czekały na jego użytkowników muszą mieć odpowiednią oprawę. Zarząd Transportu Miejskiego przygotował zakrojoną na szeroką skalę kampanię promocyjno-informacyjną. Do udziału w kampanii udało się zaprosić również znaną osobę, związaną z Warszawą i sportem.

Kampania rozpocznie się wraz z uruchomieniem systemu po zimowej przerwie. A skoro system Veturilo zmienia się, ewoluuje i rozbudowuje, to również powinien się zmienić sposób jego promocji. Tym razem w kampanii promocyjno-informacyjnej ogromną rolę będą odgrywały materiały multimedialne.

ZTM przygotował osiem filmów – dwa animowane i sześć fabularnych. Pierwsza animacja to 60-sekundowy filmik instruktażowy, w którym wyjaśniono najważniejsze zasady korzystania z Veturilo. Będzie go można zobaczyć m.in. na **youtube.com**, na stronie **www.ztm.waw.pl**; **www.veturilo.waw.pl** oraz na fanpage'u **ZTM na Facebooku**. Drugi animowany film to 15-sekundowy spot promocyjny, który będzie wyświetlany na ekranach w wagonach i na stacjach metra, a także na ekranach w autobusach i tramwajach. Będzie go można zobaczyć także w Internecie, na wyżej wymienionych stronach www.

Filmy fabularne będą instruktażowe, z praktycznymi poradami. Będą pokazywały, jak prawidłowo przygotować jednoślad do jazdy i jak bezpiecznie, zgodnie z przepisami korzystać z rowerów w ruchu miejskim. Pamiętajmy, że użytkownikami Veturilo bardzo często stają się osoby, które nie mają dużego doświadczenia w miejskiej jeździe na rowerze. Filmy będzie można zobaczyć również w Internecie (strony ZTM i Veturilo, youtube, Facebook). A premierę będą miały na specjalnym pokazie, który zostanie zorganizowany jeszcze przed startem systemu Veturilo.

W kampanii wykorzystane zostaną także tradycyjne sposoby dotarcia do użytkowników. Na stronach internetowych niektórych przewoźników komunikacji miejskiej oraz ZTM umieszczone zostaną banery przekierowujące na stronę Veturilo. Będą dostępne również na stronach urzędów dzielnic „wkręconych" w system.

W **urzędach dzielnic**, w których działa i będzie działał system i w **Punktach Obsługi Pasażerów ZTM** pojawią się także plakaty. Będzie można je też zobaczyć w punktach informacji turystycznej w Pałacu Kultury, na Rynku Starego Miasta oraz na Lotnisku Chopina. „Kampania plakatowa" w środkach komunikacji miejskiej została również zaplanowana na sezon wakacyjny.

Przez cały kwiecień, w wybranych wiatach przystankowych na terenach nowych dzielnic objętych systemem Veturilo będzie można zobaczyć plakaty ze znaną osobą, która zgodziła się wziąć udział w kampanii. Co ciekawe, tą znaną osobą jest... Niestety tego się dziś Drodzy Czytelnicy nie dowiecie Jej nazwisko ujawnimy w czasie premiery filmów promujących Veturilo.

Warto wspomnieć o specjalnej mapie, na której zostały zaznaczone wszystkie lokalizacje stacji. Będzie można ją otrzymać m.in. w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Wszyscy, którzy z Veturilo jeszcze nie korzystali, znajdą na mapie przystępną instrukcję obsługi systemu oraz cenniki. Mapę będą również rozdawali informatorzy ZTM, którzy przez pierwsze dni po uruchomieniu systemu, będą dyżurowali przy wybranych stacjach. W wersji elektronicznej będzie dostępna na stronach: ZTM, Veturilo i Stołecznego Biura Turystyki.

Miłośnicy Veturilo będą mogli - do końca listopada br. - wyrobić okolicznościową Warszawską Kartę Miejską,



Partnerzy kampanii: portal TVN Warszawa, Radio Eska, Portal Polska na Rowery, AMS, Stroer, Stołeczne Biuro Turystyki

VETURILO W PIGUŁCE

System Veturilo w ubiegłym roku szturmem zdobył Śródmieście, Bielany i Ursynów. Liczymy, że w tym roku podbije także Mokotów, Wolę, Ochotę, Targówek, Białołękę i Żoliborz. Zapraszamy wszystkich Czytelników iZTM, którzy z niego jeszcze nie korzystali. Przygotowaliśmy dla nich krótką „instrukcję obsługi”.

Korzystanie z systemu Veturilo jest bardzo proste, podobnie jak sama jazda rowerem. Każda ze stacji będzie wyposażona w panel z klawiaturą, czytnikiem kart zbliżeniowych i wyświetlaczem. Za jego pomocą będzie można wypożyczyć i zwrócić rower. Wszystkie instrukcje są dostępne w czterech wersjach językowych (polskiej, angielskiej, niemieckiej i rosyjskiej).

Zanim zaczniemy korzystać z uroków jazdy na miejskim rowerze, musimy się zarejestrować w systemie. Najlepiej zrobić to na specjalnej stronie internetowej: **www.veturilo.waw.pl**. Można to zrobić także bezpośrednio w terminalu, jednak rejestracja na stronie jest znacznie szybsza i wygodniejsza. W czasie rejestracji musimy podać wszystkie wymagane dane – w tym numer telefonu i 6-cyfrowy PIN, zaakceptować regulamin oraz wpłacić niewielką opłatę początkową (10 zł). Po otrzymaniu potwierdzenia na wskazany adres e-mail – można już korzystać z systemu.

System rozpozna klienta po numerze telefonu i kodzie PIN. Rower będzie można wypożyczyć również za pomocą osobistej Warszawskiej Karty Miejskiej lub elektronicznej legitymacji studenckiej. Trzeba je będzie jednak zarejestrować w systemie – przy pierwszym lub kolejnym wypożyczeniu, przykładając kartę do czytnika po podaniu numeru telefonu komórkowego oraz PIN.



Żeby wypożyczyć rower należy nacisnąć przycisk „WYPOŻYCZ” i postępować zgodnie z instrukcjami prezentowanymi na wyświetlaczu lub skorzystać z pomocy Infolinii (**22 382 13 12**). Po wykonaniu wszystkich czynności rower zostanie automatycznie zwolniony z elektrozamka. Podczas wypożyczenia roweru system poda nam również czterocyfrowy kod do linki z zamkiem szyfrowym, z którego będziemy mogli skorzystać, np. w trakcie wizyty w kawiarni lub sklepie.

Podobnie postępujemy przy zwrocie roweru. Wstawiamy pojazd do stojaka, przyciskamy „ZWROT” i postępujemy zgodnie z poleceniami wyświetlanymi na wyświetlaczu. Jeśli na stacji nie ma miejsca – przypinamy rower linką do ucha dowolnego stojaka lub innego roweru i potwierdzamy fakt przyjęcia roweru do zwrotu na Infolinii.

Pierwsze 20 minut jazdy na rowerze jest bezpłatne. Za czas wypożyczenia od 21 minut do godziny zapłacimy złotówkę. Druga godzina kosztuje 3 zł, trzecia – 5 zł, a każda następna – 7 zł.

*Operatorem systemu jest konsorcjum złożone z firm: **Nextbike Polska Sp. z o.o., Nextbike GmbH i Mifa Mitteldeutsche Fahrradwerke AG.***

*Operator został wyłoniony w ogłoszonym przez Zarząd Transportu Miejskiego przetargu. Konsorcjum będzie zarządzało systemem **do listopada 2016 roku.***

STACJA ROWERÓW TO DOSKONAŁA INWESTYCJA

*- mówi **Arnaud Burlin, dyrektor generalny na Europę Centralną firmy Unibail-Rodamco, właściciela Centrum Handlowego Arkadia**, które jako pierwsze zdecydowało się sfinansować ustawienie stacji Veturilo.*

Stacja Veturilo przy naszym centrum handlowym istnieje prawie od roku i liczy 35 stojaków z rowerami. Można stąd wygodnie dojechać na rowerze na przykład do stacji metra Dworzec Gdański, gdzie także istnieje wypożyczalnia Veturilo. System roweru publicznego cieszy się coraz większym zainteresowaniem i mamy sygnały od



klientów, że są bardzo zadowoleni z możliwości skorzystania z takiego środka transportu po zakupach w naszym centrum. Dlaczego zdecydowaliśmy się na uruchomienie pierwszej w stolicy komercyjnej stacji Veturilo? Jako centrum handlowe stanowimy integralną część Warszawy i chętnie wychodzimy naprzeciw inicjatywom wspierającym jej rozwój i nowoczesność. Wynika to z długofalowej strategii firmy Unibail-Rodamco, polegającej między innymi na chęci sprawienia, by klienci podczas zakupów na naszym terenie czuli się wyjątkowo. Pragniemy zaoferować im dużo więcej, niż możliwość zrobienia uda-



nych zakupów. Stacja rowerów miejskich doskonale zatem wpisuje się w naszą strategię i uzupełnia wachlarz oferowanych przez nas ponadstandardowych usług. Jesteśmy przekonani, że ufundowanie stacji rowerów miejskich dla warszawiaków to doskonała inwestycja.

KONSTANCIN-JEZIORNA CHCE DO VETURILO

*Pierwszą podwarszawską gminą, która chce uruchomić system roweru publicznego Veturilo jest gmina Konstancin-Jeziorna. O inicjatywie mówi **burmistrz Gminy Konstancin-Jeziorna, Kazimierz Jańczuk.***



Jestem bardzo zadowolony — że jako pierwsza podwarszawska gmina wystąpiliśmy z inicjatywą uruchomienia warszawskiego systemu rowerowego Veturilo na swoim terenie.

Warto właśnie rowerem przyjechać do jedynej na Mazowszu gminy uzdrowiskowej, by zaczerpnąć świeżego powietrza (nie ma tutaj przemysłu), zrelaksować się w pięknym Parku Zdrojowym i skorzystać z inhalacji w zlokalizowanej tam tężni solankowej, aktywnie spędzić czas na ścieżce zdrowia w Chojnowskim Parku Krajobrazowym, czy też podziwiać piękno jeszcze dziewiczej przyrody w dolinie rzeki Jeziorki i rzeki Małej.

Jeżdżąc rowerem można z bliska podziwiać zabytki, których tu jest bardzo dużo, dobrze zjeść w miejscowych restauracjach, a w soboty i niedziele doznać wrażeń artystycznych słuchając koncertów w amfiteatrze.



(fot. www.konstancinjeziorna.pl)

PRZYSZŁOŚĆ RUCHU ROWEROWEGO W WARSZAWIE

- kreśli dr Michał Beim, specjalista w dziedzinie planowania miast i transportu.

(...) Który sposób poruszania się po mieście, alternatywny dla samochodu osobowego, jest według Pana najlepszy, najbardziej efektywny?

Nie ma jednoznacznej odpowiedzi - alternatywa wynika z odpowiedniej mieszanki różnych rozwiązań: poprawy warunków ruchu pieszego, rowerowego oraz rozwoju sieci transportu publicznego. Równie ważna, jak inwestycje transportowe jest polityka przestrzenna.

Patrząc na Niemcy, wydaje się, że najszybszą poprawę można osiągnąć rozwijając ruch rowerowy. W Monachium jest to już ponad 15 procent wszystkich podróży. Liczba rowerzystów w ciągu ostatniej dekady prawie podwoiła się!

W stolicy uruchomiony został system roweru publicznego Veturilo, który okazał się ogromnym sukcesem. Jaką rolę w metropolii powinna pełnić komunikacja rowerowa? Czy rowery powinny uzupełniać system transportu zbiorowego? A może w niektórych rejonach mogłyby go nawet zastąpić?

W miastach wielkości Warszawy ruch rowerowy mógłby przejmować ok. 10-15 procent wszystkich podróży. Potrzebne są nie tylko rowery publiczne, ale przede wszystkim infrastruktura rowerowa. Widzialna (drogi, pasy, stojaki rowerowe, Bike&Ride) i niewidzialna (strefy uspokojonego ruchu, skróty dostępne dla rowerzystów itp.). Bez niej nie uda się zapewnić systematycznego rozwoju ruchu rowerowego.



Uważam, że błędem jest traktowanie ruchu rowerowego jako alternatywy dla komunikacji publicznej. Obie formy, choć są po części konkurencyjne wobec siebie, wzajemnie się uzupełniają. (...)

Cały wywiad opublikujemy w kwietniowym wydaniu iZTM.

DR MICHAŁ BEIM (ur. w 1979 r.) jest specjalistą w dziedzinie planowania miast i transportu. W latach 2009-2011 był stypendystą Fundacji im. Alexandra von Humboldta w Instytucie Mobilności i Transportu Politechniki w Kaiserslautern. Ekspert Instytutu Sobieskiego, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu.

SKĄD SIĘ WZIĘŁA NAZWA VETURILO?



*Nazwa **Veturilo** pochodzi z języka **esperanto,** którego twórcą był warszawski okulista **Ludwik Zamenhof**. Oznacza m.in. pojazd, środek transportu.*

*Pomysłodawcą nazwania w ten sposób systemu miejskiego ro-weru publicznego był **Mateusz Kempisty**. Zgłoszona przez nie-go propozycja zwyciężyła w ogłoszonym przez ZTM konkursie. Nagrodą w konkursie był oczywiście rower.*

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI KROK PO KROKU...

ZA NIEUWAGĘ SIĘ PŁACI





Trzeba to powiedzieć wprost - uczciwi nie jeżdżą na gapę i nie uważają, że wszystko im się należy za darmo... Organizacja komunikacji kosztuje i to całkiem sporo. Oczywiście każdemu z nas może przydarzyć się chwila nieuwagi, czy gapiostwa, skutkująca wystawieniem wezwania do zapłaty przez kontrolerów. W tym przypadku najlepiej szybko uregulować należności i nie liczyć na nadmierną pobłażliwość służb – sądu, policji lub komornika. Długi będą egzekwowane w majestacie prawa i nikt o nich nie zapomni. Przedstawiamy krótki poradnik dla pasażerów o windykacji należności przez ZTM.

Żeby podróżować komunikacją miejską, trzeba mieć ważny bilet albo dokument uprawniający do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych. Jeśli ich nie posiadamy – zostaniemy ukarani (wysokość kary jest określona w taryfie przewozowej). Najlepiej zapłacić od razu, podczas kontroli - wtedy kwota do zapłaty zmniejsza się o 40 proc. (132,00 zł za brak ważnego dokumentu przewozu lub 105,60 zł za brak ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do przejazdu bezpłatnego lub ulgowego). Jeśli pasażer nie ma przy sobie pieniędzy lub odmówi uiszczenia należności za przewóz wraz z opłatą dodatkową wtedy kontroler zażąda od pasażera dokumentu potwierdzającego tożsamość i wystawi mu wezwanie do zapłaty. Odbiór wezwania do zapłaty przez pasażera potwierdzany jest jego własnoręcznym podpisem. Można odmówić złożenia podpisu na tym dokumencie - niepodpisane wezwanie zachowuje jednak moc prawną i prowadzi do wyegzekwowania należności przez Dział Windykacji ZTM.

Gdzie i kiedy zapłacić?

Na rewersie wystawionego wezwania pasażerowie znajdą instrukcję postępowania i wszelkie terminy. Informacje na ten temat można uzyskać również w POP-ach, za pośrednictwem Infolinii oraz na stronie internetowej ZTM.

Wszelkie wątpliwości można również wyjaśnić bezpośrednio, z pracownikami Działu Windykacji ZTM, do których trafiają wezwania do zapłaty, dzwoniąc pod numer 22/ 459-42-59 lub 22/ 459-42-62 (od poniedziałku do piątku, w godz. 8.00 – 16.00).

Po otrzymaniu wezwania do zapłaty należy je jak najszybciej opłacić. Najlepiej w ciągu 14 dni od daty wystawienia. Po upływie tego terminu ZTM rozpocznie naliczanie odsetek ustawowych.

Osobom, które zapłacą w ciągu 7 kolejnych dni od daty wystawienia wezwania przysługuje 30 proc. zniżka (154,00 zł w przypadku uiszczenia opłaty dodatkowej za przejazd bez ważnego dokumentu przewozu lub 123,20 zł w przypadku uiszczenia opłaty dodatkowej za przejazd bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu). Do wskazanych kwot należy doliczyć opłatę za przejazd (należność przewozowa, która jest wpisywana przez kontrolera na wezwaniu).

Po upływie 7 dni trzeba już zapłacić pełną kwotę bez zniżek. Obowiązek uiszczenia opłat powstaje z mocy prawa, dlatego pasażerowie nie mogą się tłumaczyć, że nie zostali poinformowani o zasadach i terminach regulowania należności za przejazd bez ważnego dokumentu.

Wpłat można dokonać w Punktach Obsługi Pasażerów lub przelewem na konto bankowe ZTM: Bank Handlowy w Warszawie S.A. nr rachunku 02 1030 1508 0000 0005 5005 5023.

Posiadacze ważnego biletu imiennego zakodowanego na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej lub dokumentu potwierdzającego uprawnienie do ulgi, którego nie mieli podczas kontroli, mogą go okazać w ciągu 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty w jednym z POP-ów. Wezwanie zostanie wtedy anulowane, a pasażer zapłaci jedynie koszty manipulacyjne w wysokości 17,60 zł. Pasażer może również złożyć wniosek o wydłużenie terminu, jeśli nie może okazać odpowiedniego dokumentu w ciągu 7 dni.

Kiedy do akcji wkroczy sąd i komornik

Jeśli pasażer nie ureguluje opłat w wyznaczonych terminach do akcji wkraczają służby windykacyjne ZTM. Najpierw do dłużnika jest wysyłane wezwanie przedsądowe przypominające o zaległościach wobec ZTM.

Jeżeli pasażer nadal zwleka z opłaceniem zadłużenia, wówczas po upływie 3 miesięcy od dnia sporządzenia wezwania do zapłaty, do sądu rejonowego kierowany jest pozew, który rozpoczyna sądowy etap egzekwowania należności. W dalszej kolejności sąd wydaje nakaz zapłaty wzywający dłużnika do uiszczenia kwoty określonej w wystawionym wezwaniu wraz z odsetkami i kosztami sądowymi. A jeśli należności nadal nie zostaną uregulowane przez dłużnika, do komornika sądowego kierowany jest wniosek o wszczęcie egzekucji.

Pasażer może zostać również zgłoszony do Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej S.A. [podstawa prawna: *Ustawa z 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych (Dz. U. nr 81, poz. 530)*]. Wykreślanie z systemu KRD następuje automatycznie po całkowitym uregulowaniu zobowiązań w ciągu 14 dni od dnia spłaty. ZTM nie wydaje zaświadczeń potwierdzających wykreślenie dłużnika z Krajowego Rejestru Długów.



Zgodnie z § 4 ust. 1 *uchwały nr LXXXIX/2643/2010 Rady m.st. Warszawy z 9 września 2010 r. w sprawie szczegółowych zasad, sposobu i trybu udzielania ulg w spłacie należności o charakterze cywilnoprawnym oraz określenia warunków dopuszczalności pomocy publicznej w uzasadnionych przypadkach* istnieje możliwość odroczenia lub rozłożenia na raty spłaty należności z tytułu wystawionego wezwania do zapłaty.



W celu zawarcia ugody pasażer powinien przedstawić oryginały lub poświadczone kopie aktualnych dokumentów, potwierdzających trudną sytuację materialną uniemożliwiającą jednorazową spłatę zadłużenia (umowę o pracę, odcinek emerytury/renty (wyciąg bankowy), zaświadczenie wydane przez urząd pracy potwierdzające status osoby bezrobotnej, zaświadczenie z ośrodka pomocy społecznej, zaświadczenie z urzędu skarbowego potwierdzające wysokość lub brak dochodów). W przypadku niedotrzymania przez pasażera warunków ugody, przestaje ona obowiązywać i wierzytelność staje się natychmiast wymagalna - jest egzekwowana w całości wraz z odsetkami należnymi od pierwszego dnia wymagalności.

Uwaga. Trzykrotne niezapłacenie za przejazd środkami komunikacji miejskiej, zgodnie z przepisami Kodeksu wykroczeń, jest już wykroczeniem. ZTM kieruje wtedy na policję zawiadomienie o podjęcie czynności przewidzianych prawem.

Prawa pasażera

Pasażerowi przysługuje prawo do reklamacji [podstawa prawna: *rozporządzenie ministra transportu i budownictwa z 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego. (Dz.U. Nr 38, poz. 266)*]. Może je złożyć, jeśli nie zgadza się z treścią wezwania do zapłaty i może udowodnić, że w trakcie kontroli posiadał ważny dokument przewozu albo dokument poświadczający jego uprawnienie do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.

Reklamacje powinny być składane w formie pisemnej nie później, niż w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wezwania do zapłaty.

Reklamacja powinna zawierać: datę sporządzenia, imię i nazwisko oraz adres osoby składającej reklamację, numer i datę wezwania do zapłaty lub numer sprawy, opis zdarzenia, roszczenie wraz z uzasadnieniem, wykaz załączonych dokumentów i podpis osoby składającej reklamację.

Trzykrotne niezapłacenie za przejazd środkami komunikacji miejskiej, zgodnie z przepisami Kodeksu wykroczeń, jest już wykroczeniem. ZTM kieruje wtedy na policję zawiadomienie o podjęcie czynności przewidzianych prawem.

Do reklamacji powinny zostać dołączone również oryginały biletów lub dokumenty uprawniające do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów (ewentualnie poświadczone za zgodność z oryginałem kopie tych dokumentów).

Jeśli w imieniu pełnoletniego pasażera reklamację składa inna osoba, do dokumentów należy dołączyć odpowiednie pełnomocnictwo. Pasażer może zostać poproszony o uzupełnienie w ciągu 14 dni brakujących informacji, jeżeli w złożonej reklamacji nie było wszystkich wymaganych danych. Wówczas za datę wniesienia reklamacji zostanie przyjęta data otrzymania uzupełnionej reklamacji.

Reklamacje można składać w POP-ach lub wysyłając list na adres: Dział Windykacji, Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa.



Prawidłowo złożona reklamacja zostanie rozpatrzona w ciągu 30 dni od daty jej wpłynięcia. Pasażer otrzyma pisemną odpowiedź. Bez rozpatrzenia pozostaną pisma, które nie będą zawierały wystarczających danych pozwalających na identyfikację osoby składającej reklamację, zostaną złożone po upływie 3 miesięcy od dnia otrzymania wezwania do zapłaty lub nie zostaną uzupełnione o braki formalne.

TRANSPORT ZBIOROWY OD KUCHNI

ZMIANY, ZMIANY, ZMIANY...



Czy zmiany są faktycznie jedynym stałym elementem w układzie komunikacyjnym stolicy? A może to kolejny szkodliwy mit wynikający jedynie z nieznajomości rzeczy? Zmian w układzie komunikacyjnym jest wiele rodzajów. Są zmiany celowe, stałe - wprowadzane po wielu analizach i dyskusjach oraz zmiany okresowe, doraźne – niejako wymuszone przez okoliczności. Zmiana zmianie nierówna i należy je wyraźnie rozróżniać. Warto przyjrzeć się, jak to wygląda naprawdę.

Obecny układ linii powstawał wraz z miastem i ewoluuje wraz z nim, by odpowiadać rzeczywistości i stale rosnącym oczekiwaniom. W stolicy powstają nowe drogi, obiekty użyteczności publicznej, modernizowane są liczne ulice i trasy tramwajowe. Organizowane są imprezy masowe i sportowe.

Dlaczego zmieniamy?

Część wprowadzanych zmian (trasy przejazdu, rozkłady, usytuowanie przystanków, likwidacje i uruchomienie linii) wynika bezpośrednio z założeń przyjętych przez władze stolicy w strategicznych dokumentach, takich jak „Polityka Transportowa dla m. st. Warszawy". Zarząd Transportu Miejskiego stara się eliminować dublowanie komunikacji szynowej przez linie autobusowe, nadmiernie rozbudowaną liczbę linii (kursujących z niezadowalającą częstotliwością), za długie trasy linii autobusowych (takie linie są podatne na opóźnienia z powodu utrudnień w ruchu drogowym), zbyt dużą liczbę przystanków na trasach linii przyspieszonych i ekspresowych, wreszcie funkcjonowanie linii, które cieszą się nikłym zainteresowaniem pasażerów (tabor jest przekierowywany do obsługi połączeń, z których korzysta duża liczba pasażerów).

System połączeń jest konsekwentnie przekształcany, upraszczany i zwiększa się jego czytelność poprzez tzw. marszrutyzację linii komunikacyjnych. Główną funkcję w układzie spełnia transport szynowy, a rolą linii autobusowych jest dowożenie pasażerów do tramwaju, metra i kolei oraz obsługa rejonów, w których nie ma komunikacji szynowej. Dlatego liczba linii autobusowych jest sukcesywnie ograniczana – do dyspozycji pasażerów są jednak oddawane linie kursujące bardzo często. Ukształtowany w ten sposób układ zapewnia sprawne połączenia w danych relacjach, a czas podróży, pomimo przesiadek, jest relatywnie krótki.

Zarząd Transportu Miejskiego stara się eliminować dublowanie komunikacji szynowej przez linie autobusowe, nadmiernie rozbudowaną liczbę linii, za długie trasy linii autobusowych, zbyt dużą liczbę przystanków na trasach linii przyspieszonych i ekspresowych.

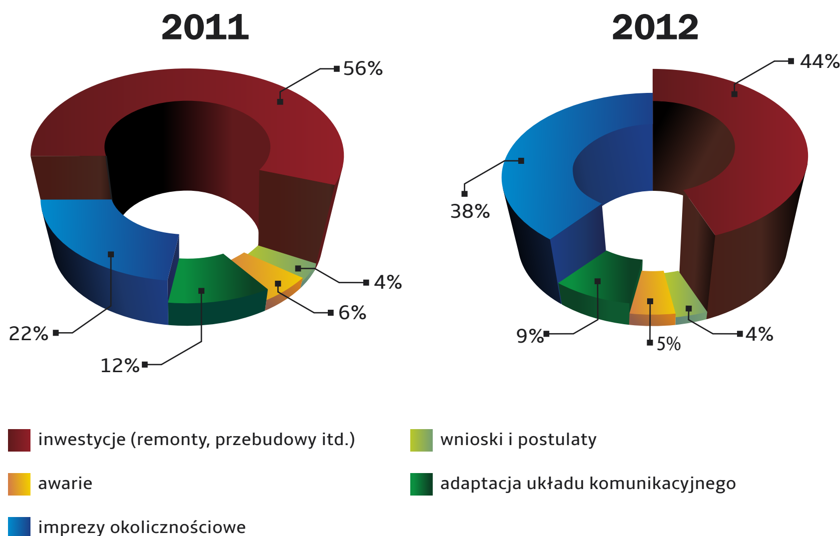
Oczekiwanie na przystankach zostało skrócone do niezbędnego minimum. Marszrutyzacja pozwala także na

bardziej racjonalne wykorzystanie taboru, co ma znaczenie w dobie kryzysu i oszczędności budżetowych.

Układ jest modyfikowany również przy okazji oddawania do użytku kolejnych odcinków linii metra, nowych tras tramwajowych, zmian w organizacji ruchu i powstawania nowych obiektów (centra handlowe, osiedla mieszkaniowe, biurowce, drogi). Część zmian stanowi odpowiedź na wnioski zgłaszane przez władze samorządowe, instytucje, firmy, spółdzielnie mieszkaniowe, organizacje społeczne oraz pasażerów.

Układ jest modyfikowany również przy okazji oddawania do użytku kolejnych odcinków linii metra, nowych tras tramwajowych, zmian w organizacji ruchu.

Główne przyczyny zmian w układzie komunikacyjnym
(w proc.)



Nie wszystkie postulaty są uwzględniane, bowiem część z nich „kłóci" się z przyjętą oficjalną polityką transportową – mieszkańcy domagają się m.in. utrzymania linii autobusowych wzdłuż linii komunikacji szynowej, zapewnienia połączeń pomiędzy odległymi rejonami miasta bezpośrednimi liniami autobusowymi, dodatkowych przystanków na trasach linii przyspieszonych i ekspresowych. A często ich wnioski są sprzeczne, np. jedna grupa mieszkańców chce uruchomienia dodatkowych przystanków na trasie linii przyspieszonej, a inna – przyspieszenia przejazdu i likwidacji części funkcjonujących przystanków.

Wreszcie – wiele zmian jest wprowadzanych z konieczności, ad hoc, z powodu awarii, remontów lub licznych zgromadzeń publicznych organizowanych w stolicy.

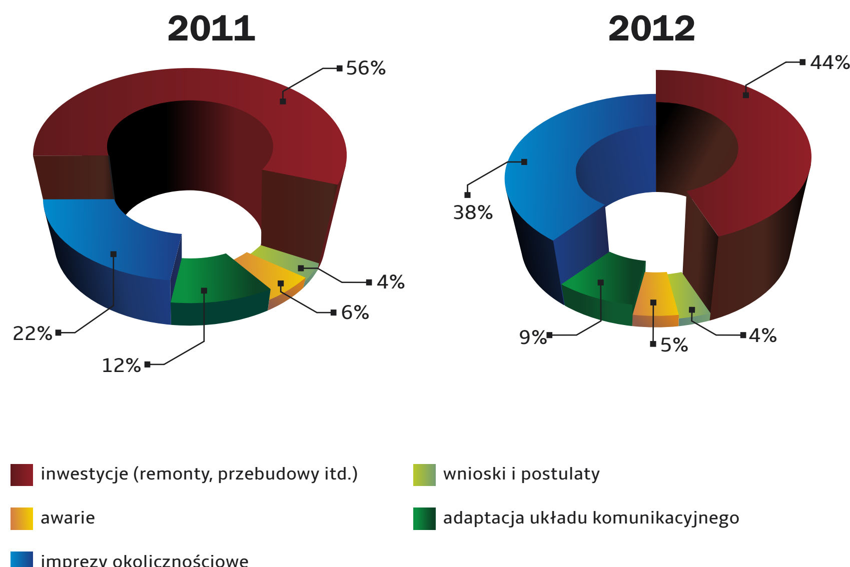
Stałe i czasowe

Zmiany wprowadzane przez ZTM najłatwiej podzielić na okresowe – obowiązujące określony czas, konieczne do dostosowania oferty przewozowej do nagle zmienionych warunków (chociaż są one czasami przesuwane w czasie, np. ze względu na zmiany terminów zakończenia inwestycji przez wykonawców) oraz stałe – bezterminowe, mające usprawnić funkcjonowanie całego układu.

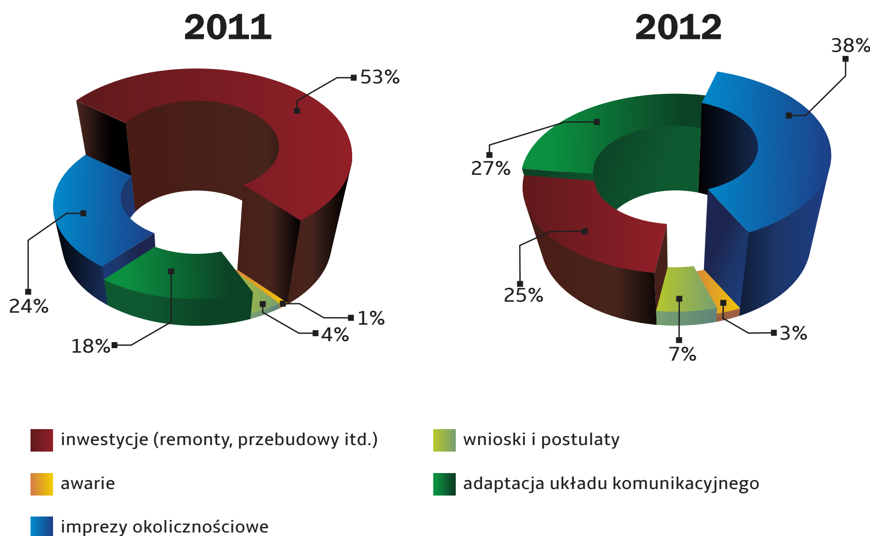
Wiele zmian jest wprowadzanych z konieczności, ad hoc, z powodu awarii, remontów lub licznych zgromadzeń publicznych organizowanych w stolicy.

Zmiany poprzedzają zawsze pomiary stopnia wykorzystania komunikacji miejskiej. ZTM sprawdza więc liczbę dostępnych miejsc, określa liczbę pasażerów wsiadających na poszczególnych przystankach i analizuje ich zachowania i preferencje komunikacyjne oraz przeprowadza symulacje komputerowe za pomocą specjalistycznego programu VISUM.

Zmiany tras przejazdu
(w proc.)



Zmiany rozkładów jazdy
(w proc.)



Liczby nie kłamią

W 2011 roku ZTM wprowadził łącznie 1079 zmian w układzie komunikacyjnym – 354 dotyczyło tras linii autobusowych i tramwajowych. 164 zmiany stałe stanowiły zaledwie margines. Najczęściej modyfikowano trasy (197 razy – 183 to zmiany okresowe), zmieniano lokalizacje przystanków (247 razy, 222 zmiany czasowe), wprowadzano nowe organizacje ruchu (147 razy, 142 czasowe) z powodu prowadzonych w stolicy inwestycji. Te zmiany stanowiły 58,57 proc. wszystkich wprowadzonych w roku 2011. 25,02 proc. zmian wymusiły imprezy okolicznościowe. Z powodu uroczystości, świąt, przemarszów i innych zgromadzeń publicznych trzeba było aż 80 razy zmieniać trasy autobusów i tramwajów, wprowadzić 94 zmiany przystankowe i 19 zmian w rozkładach jazdy, 77 razy modyfikować układ komunikacyjny. 50 zmian wprowadzono z powodu różnego rodzaju awarii.

Rok później (2012), proporcje zasadniczo nie zmieniły się. Wprowadzono łącznie 1028 zmian, z czego 43,77 proc. z powodu inwestycji (150 zmian tras, 179 przystankowych, 96 razy zmieniano układ i 25 rozkłady jazdy), a 38,13 proc. – z powodu imprez okolicznościowych. Spadła – do 133 – liczba wprowadzonych zmian stałych.

Trasy przejazdu w 2012 roku zmieniały się 343 razy, 375 razy zmieniano lokalizacje przystanków, wprowadzono 210 zmian w organizacji ruchu i 100 zmian w rozkładach jazdy.

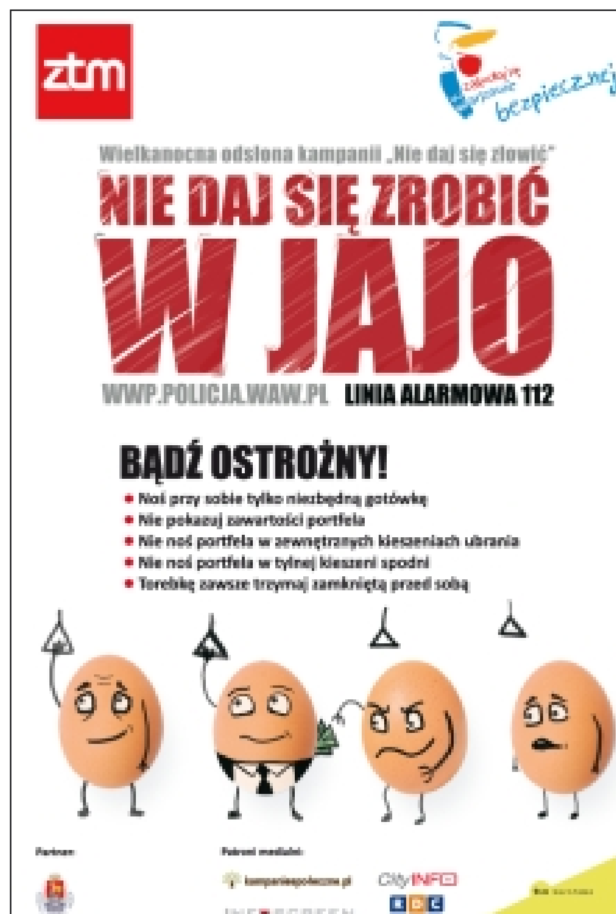
Na wniosek mieszkańców oraz urzędów w 2011 roku wprowadzono 27 zmian – 14 dotyczyło tras, 10 przystanków i trzy razy zmieniano rozkłady. W roku 2012 uwzględniono 37 postulatów i wniosków – 13 razy modyfikowano trasy autobusów i tramwajów, 17 zmian dotyczyło lokalizacji przystanków, a 7 rozkładów jazdy.



BĄDŹ OSTROŻNY – NIE DAJ SIĘ ZROBIĆ W JAJO

Przed świętami, w okresie gorączkowych zakupów pojawiają się w autobusach, tramwajach, metrze i centrach handlowych. Pozbawiają ludzi pieniędzy, kart kredytowych i dokumentów. Dlatego co roku – wspólnie z policją – w ramach akcji „Nie daj się złowić" przypominamy o konieczności zachowania wyjątkowej ostrożności w tym okresie.

Zbliżające się Święta Wielkiej Nocy to, niestety, czas zwiększonej aktywności kieszonkowców, którzy dokonują kradzieży wykorzystując nieuwagę podróżnych. Wspólna kampania informacyjna ZTM i Komendy Stołecznej Policji pod hasłem **„Nie daj się zrobić w jajo"** rozpocznie się 22 marca i potrwa do końca miesiąca. W Punktach Obsługi Pasażerów ZTM oraz w metrze pojawią się specjalne plakaty z poradami, na co należy zwrócić uwagę podczas podróży komunikacją lub pobytu w zatłoczonych miejscach. O akcji informować będą również spoty emitowane w autobusach, metrze, tramwajach i SKM.



Złodzieje kieszonkowi działają zarówno w pojedynkę, jak i w grupach, przeważnie dwu-, trzyosobowych. „Robotnik" dokonuje kra-dzieży i zazwyczaj ma najwyższe kwalifikacje z grupy. „Tycer" typuje przyszłą ofiarę, zasłania robotnika i jego rękę. „Świeca" prowadzi obserwację i rozpoznaje przebywających w rejonie kradzieży policjantów. Natomiast „konik" przejmuje od robotnika skradzione przedmioty i odchodzi w bezpieczne miejsce.

Podczas kradzieży wykorzystują swoje umiejętności manualne („goła" ręka, skalpele, sprężyny) oraz pośpiech, niefrasobliwość i roztargnienie ofiar. Metody ich „pracy" zwykle różnią się, w zależności od doświadczenia i okoliczności. Można ich spotkać w sklepach, pojazdach komunikacji miejskiej i na dworcach kolejowych.

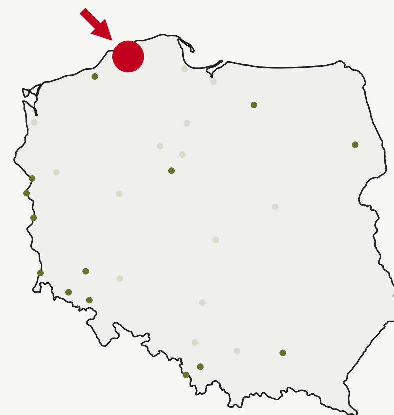
Kieszonkowcy działają w następujący sposób:

- *„na podsiad" – podczas wsiadania i wysiadania ze środków transportu miejskiego,*
- *„na mijankę" – w dużym tłoku, mijając się ze stojącymi lub przechodzącymi obok osobami,*
- *„na przewieszkę" – wykorzystując elementy garderoby przewieszone przez rękę do ukrycia faktu kradzieży,*
- *„na kosę" – kradną przecinając kieszeń, torebkę, siatkę.*

Zachęcamy pasażerów do przestrzegania kilku podstawowych zasad bezpieczeństwa.

- *Torebkę zawsze trzymaj zamkniętą przed sobą.*
- *Nie eksponuj zawartości portfela.*
- *Noś przy sobie tylko niezbędną gotówkę.*
- *Nie noś portfela w tylnych kieszeniach spodni.*
- *Nie noś portfela w zewnętrznych kieszeniach ubrania.*

TRAMWAJE W SŁUPSKU



Tramwaje w grodzie nad Słupią ruszyły w trasę w pierwszych latach XX wieku. Podobnie jak w wielu innych miastach stały się podstawowym środkiem transportu miejskiego. Niemal przez pół wieku były nieodłącznym elementem słupskiego krajobrazu i codziennego życia jego mieszkańców. Niestety, sieć była zbyt mała, żeby przetrwać do obecnych czasów. Kolejny artykuł z naszej serii poświęcamy historii nieistniejącego już systemu tramwajowego w Słupsku.

Rosnące miasto

Druga połowa XIX wieku to okres intensywnego rozwoju Słupska. Rozbudowa przemysłu i doprowadzenie kolei spowodowały zwiększenie zaludnienia. Zabudowa miejska zaczęła „wykraczać" coraz dalej poza obszar historycznych murów obronnych, a poruszanie się między dzielnicami było coraz trudniejsze. Aby zaradzić tym problemom, zaczęto rozważać budowę linii tramwajowych.

Pierwsze koncepcje budowy sieci kolei miejskiej w Słupsku powstały w latach 90. XIX wieku. Jednak dopiero w 1910 roku udało się je zrealizować. Wybudowano dwie linie, łączące dworzec kolejowy ze Starym Miastem, z odgałęzieniami do koszar (linia czerwona) i do młyna w Lasku Północnym (linia zielona). Powstał też tor techniczny do elektrowni i zajezdni tramwajowej. Długość torów wynosiła 3,7 km, a rozstaw szyn - 1000 mm. Do ich obsługi zakupiono 6 wagonów silnikowych i dwa doczepne.

Lata 1911 - 1922

Nowy środek transportu szybko zyskał sympatię mieszkańców Słupska. Wciąż rosnąca popularność sprawiła, że rok po uruchomieniu tramwajów przystąpiono do planowania rozbudowy torowisk i połączenia kolejnych obszarów miasta. Brano pod uwagę różne koncepcje. Najkorzystniejsza wydała się budowa linii w kierunku rzeźni miejskiej oraz wydłużenie linii czerwonej do Lasku Południowego. Obie inwestycje wykonano w 1914 roku. Zbudowano również nową zajezdnię, zdolną pomieścić i obsłużyć dwukrotnie więcej wagonów, niż dotychczas. Do 1916 roku zbudowano też wydłużenie linii zielonej do Schlawer Chaussee (okolice obecnej ul. Jagiellońskiej).

Mimo intensywnej rozbudowy systemu, kolejne lata okazały się mniej szczęśliwym okresem dla słupskich tramwajów. Utrzymanie pojazdów w ruchu stawało się coraz bardziej kosztowne, a liczba pasażerów nie wzrastała we wcześniej zakładanym tempie. Duży wpływ na funkcjonowanie transportu miejskiego miał wybuch I wojny światowej. Ze względu na brak potrzebnych materiałów i części zamiennych, tramwaje często ulegały awariom lub nie wyjeżdżały w trasę.

Niestety, tylko optymiści liczyli, że sytuacja poprawi się po zakończeniu wojny. Kolejne lata to okres pogłębiającego się kryzysu ekonomicznego w Niemczech i rosnącej inflacji. Koszty funkcjonowania wielu przedsiębiorstw tramwajowych zaczęły przerastać ich zarządców. W Słupsku trzeba było dokładać coraz większe sumy pieniędzy, aby utrzymać wagony w ruchu. Czyniono drastyczne oszczędności – na trasę wysyłano mniej niż połowę posiadanych pojazdów, a w 1921 roku zawieszono ruch na linii niebieskiej. Kolejne ograniczenia doprowadziły do całkowitego wstrzymania funkcjonowania tramwajów. Ostatni raz tramwaje kursowały 24 grudnia 1922 roku.



Lata 1924 - 1945

Przez następne dwa lata komunikacja tramwajowa w Słupsku była zawieszona. W 1924 roku udało się ją reaktywować. Niestety, pięć lat później zlikwidowano linię niebieską. Na pozostałych liniach przewozy sukcesywnie zwiększano, w miarę posiadanych możliwości.

Planowano uruchomienie sieci linii trolejbusowych, uznawanych wówczas za innowację i alternatywę wobec budowy drogich linii tramwajowych.



Liczba przewiezionych pasażerów od 1925 roku spadała, osiągając najniższy poziom w 1932 roku. Wówczas słupskimi tramwajami przejechało mniej niż milion osób (w 1925 roku było to ponad 1,6 miliona podróżnych). Do wybuchu II wojny światowej liczba pasażerów wróciła do stanu z połowy lat 20.

W 1938 roku planowano uruchomienie w Słupsku sieci linii trolejbusowych, uznawanych wówczas za innowację i alternatywę wobec budowy drogich linii tramwajowych. Zaprojektowano 4,5-kilometrową trasę, łączącą pobliską Kobylnicę ze śródmieściem. Zaplanowano zakup trzech trolejbusów. Wybuch II wojny światowej uniemożliwił realizację projektu.

Do 1939 roku w sieci komunikacji miejskiej dokonano jedynie modernizacji niektórych odcinków, inne nieznacznie wydłużono. Do końca wojny ograniczano się tylko do bieżącego utrzymania ruchu i konserwacji infrastruktury.

Lata 1945 - 1959

8 marca 1945 roku Słupsk został zdobyty przez oddziały radzieckie. Mimo, że o miasto nie toczono zaciętych walk, a Niemcy opuścili je zanim zostało zdobyte, czerwonoarmiści zniszczyli znaczną część najstarszej i najcenniejszej części zabudowy.



Tramwaje ponownie uruchomiono już 1 sierpnia 1945 roku. Jednak z powodu dużych zniszczeń i braku potrzebnych materiałów, kursowanie odbywało się nieregularnie i w ograniczonym zakresie. Ze względu na zerwane mosty na Słupi, wagony kursowały tylko w lewobrzeżnej części miasta. Po odbudowie przepraw i zniszczonych torowisk, tramwaje wróciły na dawne trasy. Odstąpiono od oznaczeń linii kolorami i zastąpiono je numeracją. I tak, dawna linia czerwona, została przemianowana na „jedynkę", a zielona stała się „dwójką".

Z powodu dużych zniszczeń i braku potrzebnych materiałów, kursowanie odbywało się nieregularnie i w ograniczonym zakresie.

Lata 50. ubiegłego wieku w Słupsku to okres pogarszającej się „sytuacji taborowej". Wysłużone wagony coraz częściej odmawiały posłuszeństwa. Na dodatek, część sprawnych wozów przekazano do Olsztyna. Władze intensywnie starały się o przydział

nowego taboru. W latach 1955 - 56 Słupsk otrzymał pierwsze nowe wagony krajowej produkcji. Sześć tramwajów typu 2N pozwoliło na wycofanie z ruchu najstarszych wozów, pamiętających dzień otwarcia sieci w mieście.

Pod koniec lat 50. było już wiadomo, że komunikacja tramwajowa w mieście nie utrzyma się.

Niestety, nowe tramwaje w niewielkim stopniu wpłynęły na komfort podróży po zniszczonych, pamiętających początki XX wieku torowiskach. Infrastruktura wymagała pilnych i kompleksowych prac modernizacyjnych, na które nie było pieniędzy. Pod koniec lat 50. już było wiadomo, że komunikacja tramwajowa w mieście nie utrzyma się. 15 marca 1959 roku słupskie tramwaje ostatni raz pojawiły się na ulicach. Następnego dnia na trasę linii nr 1 i 2 wyjechały autobusy.

Miasto bez tramwajów

W kolejnych miesiącach przystąpiono do demontażu sieci i torowisk, których ostatnie odcinki usunięto w połowie lat 70. Zajezdnię przeznaczono na potrzeby autobusów i używano jej aż do końca XX wieku. Po ukończeniu budowy nowej zajezdni w Kobylnicy, stare budynki sprzedano, a w 2004 roku ostatecznie zburzono. Do dziś można jeszcze spotkać nieliczne ślady po infrastrukturze tramwajowej. Są to przeważnie rozety, haki i słupy, trzymające niegdyś sieć trakcyjną.

W latach 80. na ulicach Słupska na nowo zagościł elektryczny transport miejski. Tym razem były to trolejbusy. Jednak i one nie przetrwały do naszych czasów. Zostały zlikwidowane w 1999 roku, a ich likwidacja wzbudziła duże kontrowersje.



(fot. M.Beister)

15 marca 1959 roku słupskie tramwaje ostatni raz pojawiły się na ulicach. Następnego dnia na trasę linii nr 1 i 2 wyjechały autobusy.

Wielu mieszkańców z tęsknotą wspomina czasy, gdy po uliach Słupska sunęły tramwaje, nadając mu wielkomiejskiego charakteru i gwaru. Dlatego w 2004 roku, dzięki wysiłkom lokalnych stowarzyszeń udało się sprowadzić stary wagon tramwajowy. Ustawiono go w centrum miasta, na ulicy Nowobramskiej. Obecnie mieści się w nim kawiarnia i punkt informacji turystycznej. Mimo że jego wyglad daleko odbiega od tego, jaki miały oryginalne słupskie tramwaje, dla wielu starszych mieszkańców miasta jest on ważną pamiątką po kursujących niegdyś czerwonych wagonach.

Tekst opracowano na podstawie, zdjęcia archiwalne: M.Szymajda, Słupskie tramwaje, wyd. Księży Młyn, 2010



(fot. slupsk.pl)

Słupsk zajmuje obecnie trzecie miejsce pod względem liczby ludności w województwie pomorskim (prawie 100 tysięcy mieszkańców w roku 2011). Jest miastem na prawach powiatu, a w latach 1957 - 1998 roku był stolicą województwa słupskiego. Leży nad rzeką Słupią, na Pobrzeżu Koszalińskim. Od Bałtyku oddalony jest o 18 km. W Słupsku funkcjonuje dobrze rozwinięty przemysł motoryzacyjny. Oprócz ciężarówek, produkowane są tu autobusy miejskie marki Scania, kursujące m.in. po ulicach Warszawy. Atrakcyjne położenie – blisko morza a także na ważnym szlaku komunikacyjnym, łączącym Trójmiasto ze Szczecinem, a dalej z Berlinem – pozwala Słupskowi utrzymać pozycję ważnego ośrodka przemysłu, nauki i turystyki.

TRAMWAJEM ZA GRANICĘ



Zagraniczna podróż tramwajem? Dlaczego nie. Historia komunikacji miejskiej zna takie przypadki, nawet na ziemiach polskich, gdzie zakręty historii skutkowały wytyczaniem granic w poprzek linii tramwajowych (Górny Śląsk, Cieszyn). Z reguły kończyło się to likwidacją takiej linii, ale obecnie - w dobie otwartych granic - taka międzynarodowa podróż komunikacją miejską jest możliwa i zupełnie bezproblemowa.

Na samym zachodzie Niemiec, już przy francuskiej granicy, leży najmniejszy niemiecki land – Kraj Saary, niegdyś bardzo ważne zagłębie przemysłowe i ośrodek wydobycia surowców mineralnych. W Saarbrücken, stolicy landu, uznano w czasach motoryzacyjnego boomu, że na ulicach jest za mało miejsca, by pomieścić tramwaje, trolejbusy i samochody, więc do 1965 roku zlikwidowano wszystkie linie tramwajowe i trolejbusowe.

Powrót w nowej formie

Trzydzieści lat później zaczęto jednak żałować tej decyzji. Liczące ponad 150 tysięcy mieszkańców miasto wraz z gęsto zaludnioną aglomeracją napotkało duże problemy z pomieszczeniem pasażerów w kursujących nawet co jedną minutę autobusach. Budowa linii tramwajowej była rozwiązaniem kuszącym, ale nie rozwiązywała problemu dojazdów spoza miasta. Zaproponowano więc nietypowe rozwiązanie – połączenie tramwaju z pociągiem podmiejskim. Choć z pozoru sprawa wydaje się prosta (jedno i drugie jeździ po torach), to jednak zagłębiając się w szczegóły napotyka się dużo problemów, takich jak różna skrajnia pojazdów i promienie łuków, inny profil szyn, odmienne zabezpieczenia ruchu pojazdów, czy wreszcie inny system zasilania i napięcie w sieci trakcyjnej. Na szczęście szlaki były już przetarte. W latach 80. ubiegłego wieku miasto Karlsruhe jako pierwsze wdrożyło podobne rozwiązanie i okazało się ono nadspodziewanym sukcesem.

Pierwszy etap budowy tramwaju w Saarbrücken zakończono jesienią 1997 roku. Prace budowlane w zasadzie ograniczyły się do wybudowania kilkukilometrowej trasy po ulicach miasta. Ma ona formę klasycznego tramwaju znanego z innych



miast, zatrzymującego sie na przystankach i na skrzyżowaniach. Zasilana jest prądem stałym 750 V.

Z Niemiec do Francji

Ciekawie robi się dopiero za przystankiem Romerkastell, gdzie tramwaj zjeżdża z ulicy na trasę biegnącą wzdłuż linii kolejowej i przejeżdża siłą rozpędu 90-metrowy odcinek izolowany, podczas którego systemy elektroniczne mają czas na dostosowanie się do prądu kolejowego. Chwilę później bowiem wjeżdża, jak pełnoprawny pociąg na stację kolejową Brebach. Od tego miejsca czerpie z kolejowej sieci trakcyjnej prąd przemienny o napięciu 1500 V i wraz z innymi pociągami regionalnymi jedzie trasą Kolei Górnej Saary poprzez kolejne osady położone nad rzeką. W końcu przejeżdża most i wjeżdża na dworzec kolejowy w Sarreguemines. Tak oto niepostrzeżenie znaleźliśmy się we Francji. Oczywiście w tramwaju nie ma żadnej kontroli paszportowej, bowiem oba kraje należą do strefy Schengen (terytorium, na którym jest gwarantowany swobodny przepływ osób).



To jeden z dwóch przypadków tramwajów transgranicznych. Drugi ma miejsce na granicy szwajcarsko-francuskiej koło Bazylei, gdzie wybudowana na początku XX wieku kolejka (a obecnie tramwaj) jeden z przystanków na trasie ma we francuskiej wiosce.

Zagraniczna podróż tramwajem? W dobie otwartych granic - taka międzynarodowa podróż komunikacją miejską jest możliwa i zupełnie bezproblemowa.



Po otwarciu południowego fragmentu rozpoczęły się prace nad wydłużaniem linii na północ od Saarbrücken. Kolejne etapy linii otwierane są co kilka lat. Obecnie trasa tramwaju ma już 33 kilometry, a docelowo będzie miała 42 km, gdy osiągnie miejscowość Lebach. Północny odcinek jest praktycznie budowany od podstaw, na części trasy wykorzystywany jest jedynie ślad zlikwidowanej w latach 80. ubiegłego wieku linii kolejowej. Dlatego tutaj na całej trasie stosowane jest napięcie tramwajowe.

Saarbahn czyli Kolej Saary - jak określa się ten system - kursuje na centralnym odcinku co 7,5 minuty. Na peryferyjnych odcinkach częstotliwość spada do 30, a nawet 60 minut. Do dyspozycji jest 28 dwukierunkowych wagonów niskopodłogowych. Cały tabor przystosowany jest do kursowania zarówno w formie tramwaju, jak i po trasie kolejowej.

tekst i zdjęcia: Marcin Stiasny



NIE TYLKO WARSZAWA, NIE TYLKO POLSKA

Jeden artykuł, spotkanie i pasja. Tak rozpoczęła się historia największego stowarzyszenia skupiającego pasjonatów transportu zbiorowego. KMKM Warszawa działa już od trzydziestu trzech lat i skupia wokół siebie duże grono osób. Podobne kluby zaczęły wkrótce powstawać w innych miastach.

Jaki był początek?

Zaczęło się skromnie. W lutym 1980 roku na łamach kolejowego pisma „Sygnały" pojawił się list Marka Moczulskiego, który poszukiwał materiałów do rubryki „Moje hobby". Skierowany został do osób zainteresowanych m.in. historią tramwajów. Na tekst odpowiedziało kilka osób, które postanowiły się spotkać i wymienić swoje doświadczenia i uwagi. Po dwóch miesiącach – 11 kwietnia 1980 roku doszło do spotkania siedmioosobowej grupy pasjonatów. Tak narodził się Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie.

Obecnie organizacja zrzesza ponad trzysta osób. Współorganizuje takie wydarzenia, jak Warszawska Noc Muzeów czy Dni Transportu Publicznego. Wspólnie z organizatorem transportu miejskiego w stolicy oraz przewoźnikami, KMKM uruchamia specjalne linie autobusowe i tramwajowe obsługiwane zabytkowym taborem. Stowarzyszenie włącza się w różnego rodzaju akcje promocyjne, np. w miejski Dzień Dziecka czy obchody Dnia Ziemi.

Jedyni w Polsce

Warszawskie stowarzyszenie miłośników jest najstarsze, ale nie jedyne w Polsce. Praktycznie w każdym większym mieście posiadającym regularną komunikację publiczną działa organizacja zrzeszająca pasjonatów.

Czy stowarzyszenia ze sobą współpracują? Nie ma jednej organizacji zrzeszającej inne kluby. „KaeMKaeMki" najczęściej w swoich działaniach ograniczają się do tematów związanych z komunikacją miejską danego miasta. Oczywiście są także wspólne akcje ogólnopolskie! Największym tego typu przedsięwzięciem jest organizowany przez stołeczny klub Zlot Zabytkowych Autobusów (większość zabytków należy do stowarzyszeń, jednak są także należące do przewoźników, np. w Poznaniu i w Białymstoku) oraz powiązana z nim Noc Muzeów.

Kluby nie zajmują się tylko ratowaniem zabytków. Stowarzyszenia zabierają głos w różnego rodzaju konsultacjach, zgłaszają swoje pomysły. Przykładem mogą być zgłoszone przez Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Transportu Publicznego w Bydgoszczy uwagi dot. studium transportowego.

Wart uwagi jest profil działalności stowarzyszenia z Poznania, które wydaje biuletyn „Przystanek".

Oczywiście działając lokalnie można żyć globalnie! Stowarzyszenia organizują różnego rodzaju imprezy komunikacyjne lub akcje promocyjne, które są otwarte dla gości z różnych miast.

Stowarzyszenia miłośników transportu publicznego działają nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach. Czy KMKM Warszawa z nimi współpracuje? Czy organizowane są wspólne akcje i przedsięwzięcia? Odpowiedzi na te i inne pytania znajdą się w następnym numerze iZTM. Zapraszamy do lektury!

Profil działalności KMKM Warszawa można poznać na stronie internetowej www.kmkm.waw.pl oraz na profilu www.facebook.com/kmkm.wawa

tekst: Mateusz Kania
zdjecia: KMKM

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl


ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO